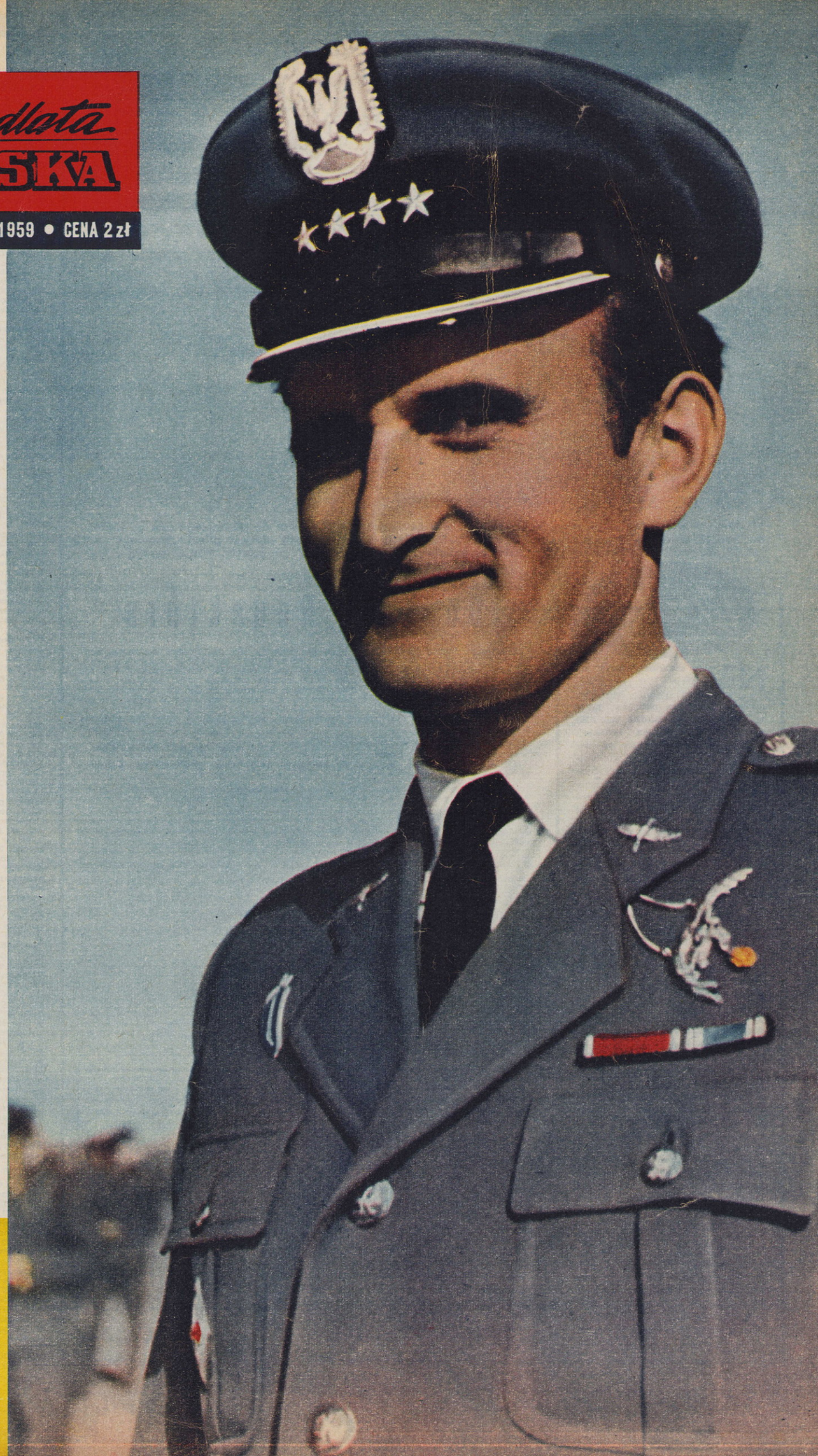
Skrzydlata POLSKA

NR 44 (434) • 28.X.1959 • CENA 2 zł



Zdobycie tytułu mistrzowskiego było dla mnie — mówiąc szczerze — miłą niespodzianką. Przed rozpoczęciem zawodów liczyłem najwyżej na piąte miejsce. Do konkurencji indywidualnej stanęła przecież doborowa stawka pilotów. Ja zaś znałem bardzo dobrze ich możliwości. Wiedziałem np., że kpt. Grundman i kpt. Kajetańczyk to mistrzowie pilotażu i strzelań powietrznych do rękawa. Za jeszcze groźniejszego konkurenta uważałem mjr. Pelca, który, jak zresztą wiadomo, zajął na zawodach II miejsce w pilotażu. Nie mogłem również lekceważyć por. Kowalskiego, najlepszego strzelca w swojej jednostce.

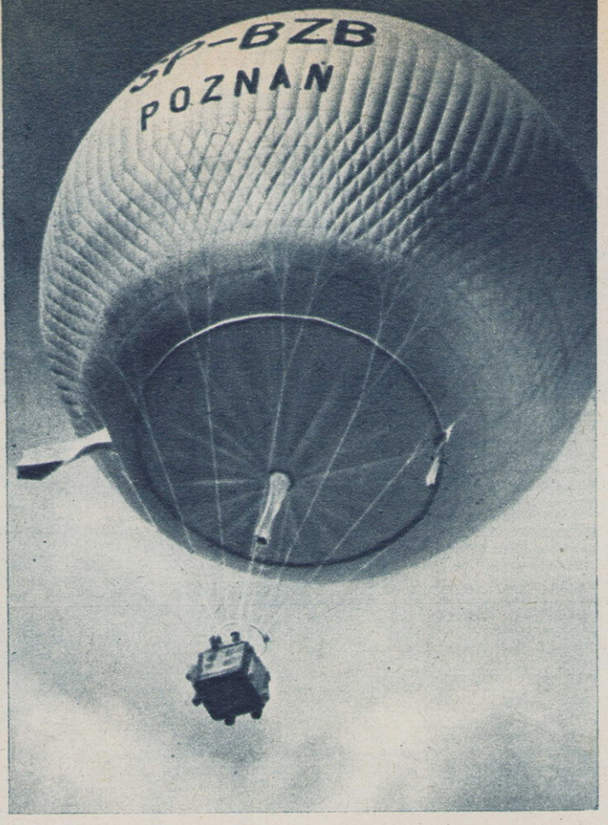
Ale udało się, z czego, oczywiście, bardzo się cieszę. Jeśli chodzi o miano „najlepszy", to w odniesieniu do mojej osoby byłbym raczej ostrożny. To były przecież zawody, a na zawodach czasem jest się w formie, a czasem nie. Poza tym nie każdy ma zawsze „swój dzień". Ja jakoś na szczęście byłem i w formie, i miałem „swoje dni".

Nie chcę, aby posądzano mnie o przesadną skromność, powiem jednak otwarcie, że nie mniej niż indywidualny, cieszy mnie sukces zespołu, w którym latałem z por. Kuszakiem, por. Kołodziejem i por. Kowalskim. Zajęliśmy przecież trzecie miejsce, a latamy czwórką zaledwie od sierpnia br.

Kpt. pil. FRANCISZEK WALENTYN

Mistrz indywidualny lotnictwa myśliwskiego

(patrz str. 4–5)



W dniu 30 września br. w ramach obchodów „Dni Lotnictwa", wystartował do pierwszego lotu ze stadionu im. 22 Lipca w Poznaniu balon „Poznań". Na zdjęciu z lewej: Dwaj pierwsi piloci „Poznania" inż. inż. W. Nowacki i Z. Burzyński przed wzlotem balonu. Z prawej: „Poznań" po starcie. Widać smugę z wyrzuconego balastu (piasku).

ECHA

NIE tak dawno pisałem na tym miejscu o potrzebie włączenia usług lotnictwa do walki z plagą pożarów, jakie w tym roku, na skutek wielkiej nieraz lekkomyślności ludzkiej, wyjątkowo rozszalały się po naszym kraju, powodując wielomilionowe straty. Nie mam zbytniej pewności czy tych parę słów dotarło w swoim czasie do odpowiednich czynników, faktem jest jednak, że ktoś tam o tym myśli i coś w tej sprawie — wbrew pozorom — już się u nas robi.

Z niekłamanym też zadowoleniem mogę właśnie tu podać, że nie tak dawno odbyła się u nas pierwsza próba współdziałania samolotu (CSS-13) z wozem strażackim za pośrednictwem radia. Z samolotu daleko łatwiej i co najważniejsze szybciej można wykrywać ogniska pożarów i drogą radiową informować o nich będące w pogotowiu wozy strażackie, a także kierować nimi w czasie jazdy do miejscowości, w której pożar wybuchł.

W każdym razie pierwsza próba wypadła pomyślnie i należy mieć nadzieję na coraz szersze wykorzystanie usług samolotów przez naszą straż pożarną; nie należałoby tu zapominać i o śmigłowcach.

Pamiętam, jak pięć lat temu z niemałymi oporami zabierano się u nas do organizowania lotnictwa sanitarnego, a dziś — po niespełna czterech latach jego istnienia — działa ono znakomicie i należy do najlepszych w Europie, ba — czy nawet nie na świecie.

Przy okazji warto podać, że samoloty Lotniczego Pogotowia Ratunkowego przewiozły w okresie od grudnia 1955 r. do września br. 13 577 chorych; samoloty sanitarnie przeleciały w tym czasie ogółem 6 700 tys. km i przebywały w powietrzu 37 308 godzin. W samym tylko Centralnym Zespole Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie przewieziono 3 480 chorych. Tylko we wrześniu br ośrodek warszawski wylatał 209 godzin i przeleciał 46 tys. km. Dziś już w około 300 miastach powiatowych przeznaczono dla potrzeb lotnictwa sanitarnego specjalne lądowiska dla samolotów ze znakiem czerwonego krzyża, nie mówiąc o tym, że praktycznie mogą one lądować prawie w każdej wiosce. Myślę, że te dane mówią same za siebie!

Słyszałem również, że wkrótce mają się odbyć próby ze śmigłowcem w Tatrach dla potrzeb ratownictwa i że na Wybrzeżu organizuje się lotnicza służba (śmigłowce i samoloty) dla potrzeb gospodarczo-morskich i rybołóstwa.

Odnotowuję te zapowiedzi z niemałym zadowoleniem. Wszystko to świadczy bowiem o tym, że lotnictwo ze swymi usługami przenika coraz bardziej różne dziedziny naszej gospodarki narodowej; chociaż obsługa potrzeb rolnictwa i leśnictwa — jak dotychczas — zadowolić jeszcze w zupełności nie może.

Myślę, że warto się nad tą ostatnią sprawą też zastanowić. Odnoszę wrażenie, że przydałoby się może jakieś oddzielne, wyodrębnione przedsiębiorstwo dla tego typu usług. Wszak CWL, który dotychczas się tym zajmuje doraźnie, ma inne zadania do spełnienia.

IKARUS

Do i od Redaktora

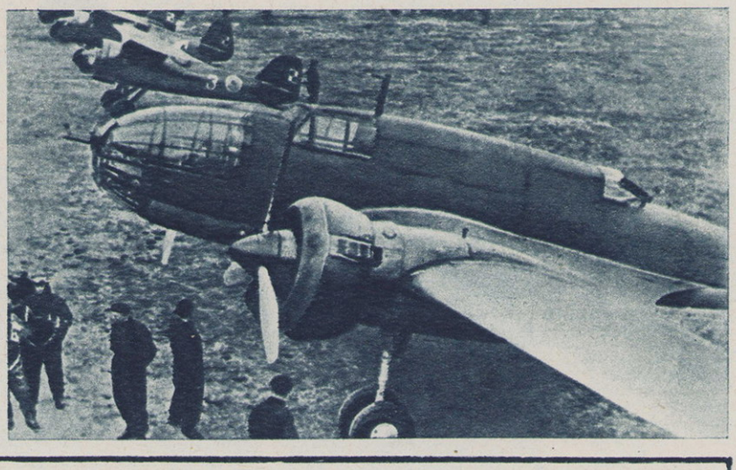
Szanowny Panie Redaktorze, jako przyczynek do znajomości samolotu bombowego PZL-37 „Łoś", opisanego w „Skrzydlatej" nr 41/59, pozwalam sobie przesłać do publikacji ciekawe zdjęcie bombowca (w towarzystwie PZL-11), wykonane przed r. 1939 na jednym z lotnisk polskich. Jest to reprodukcja ilustracji książki „The First Polish Bomber Squadron in Britain. July 1st, 1940 — July 1st, 1943" (Ed. by P. Jordan & A. Janta), wydanej w czasie wojny w Anglii.

Niestety, nie mam możliwości sprawdzenia czy zdjęcie to było już publikowane w „Skrzydlatej".

Z wyrazami prawdziwego poważania

mgr MICHAŁ WITKOWSKI

Dziękujemy bardzo. Zdjęcie to nie było dotychczas publikowane. Czynimy to obecnie. (red)



W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

Do użytku oddany został nowy cywilny port lotniczy w Belgradzie. Port ten dysponuje nowoczesnymi urządzeniami; długość głównego pasa startowego wynosi 2 500 metrów, co pozwala na przyjmowanie ciężkich samolotów czterosilnikowych.

W bazie Andrews (USA) stacjonuje pierwsza amerykańska jednostka myśliwców przechwytujących F-106 „Delta Start", wyposażonych w pociski „Super Falcon" klasy powietrze-powietrze oraz automatyczny system odnajdowania celu i kierowania ogniem.

Dyrekcja japońskich towarzystw komunikacji powietrznych zdecydowała się na rezygnację z wykorzystywania amerykańskich samolotów Boeing 707 na swych liniach, w związku z „trudnościami technicznymi".

7 października br. samoloty Chińskiej Republiki Ludowej zestrzeliły czang-kaiszekowski samolot zwiadowczy produkcji amerykańskiej, który wtargnął nad terytorium Chin północnych.

Dowództwo lotnictwa Indii złożyło w Anglii zamówienie na partię myśliwców odrzutowych „Sea Hawk".

Australijczycy przystępują do rekonstrukcji portu lotniczego Kingsford Smith koło Sydney. Długość głównego pasa startowego wyniesie 3 000 m.

W Toronto w dniach 11 i 12 września odbyły się międzynarodowe pokazy lotnicze z okazji 50-lecia lotnictwa kanadyjskiego i 35-lecia kanadyjskiego lotnictwa wojskowego. W pokazach wzięły udział samoloty wojskowe, komunikacyjne i transportowe Kanady, ZSRR, USA i Anglii. Lotnictwo ZSRR reprezentowane było przez samolot Tu-104 B.

Centralna komisja sportowa Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa zatwierdziła nowe rekordy ZSRR ustanowione przez radzieckich lotników: wysokość 20 174 m z obciążeniem 2 ton osiągniętą 29 lipca br. na samolocie odrzutowym RW przez ppłk. W. Smirnowa; prędkość 1 015 km/h na trasie zamkniętej długości 1 000 km na samolocie Tu-104 B z obciążeniem 15 ton osiągnięta 1 sierpnia br. przez W. Kowalowa; wysokość 12 896 m z obciążeniem 25 ton osiągnięta 1 sierpnia br. na Tu-104 przez J. Ałaszejewa.

Przy pomocy samolotów ewakuowana została w dniu 14 września br. radziecka stacja naukowa „Biegun Północy 6", kierowana przez kandydata nauk geograficznych W. Antonowa.

Rekord świata pobił radziecki skoczek spadochronowy ppłk N. S. Szczerbinin, na zawodach spadochronowych lotnictwa radzieckiego, osiągając w nocnym skoku z wysokości 600 m na celność lądowania wynik 2,5 m. Poprzedni rekord świata należał do Węgra Laszlo Stanka — 3,15 m.

Angielska baza lotnicza Feltwell została przezbrojona całkowicie w pociski rakietowe amerykańskiej produkcji „Thor". W celu przeszkolenia załogi poszczególnych stanowisk oddały ponad 400 symulowanych wystrzałów. Na wyposażenie bazy wchodzi 15 rakiet „Thor", rozmieszczonych w pięciu stanowiskach ogniowych. Następne tego typu bazy są organizowane.

Zakłady Vickersa budują nowy typ samolotu pasażerskiego na trasy krótkie VC-11, przewidziany jako następca popularnego „Viscounta". Zgodnie z zaprowadzoną przez Francuzów modą — VC-11 będzie miał silniki odrzutowe umieszczone z tyłu kadłuba, po obu jego stronach.

Spadochroniarz radziecki Walery Gołowin dokonał wyczynu, jakiego nie znała dotychczas historia lotnictwa. Wyskoczył on mianowicie z samolotu lecącego z szybkością 1 092 km/h. Gołowin korzystał z katapulty i specjalnego spadochronu produkcji radzieckiej. Był to 287 skok w jego karierze. Kilka lat temu lotnik amerykański zmuszony do takiego skoku w wyniku katastrofy samolotu omal nie stracił życia i przeleżał potem ponad rok w szpitalu.

Meteorologowie radzieccy prowadzą obserwacje przy pomocy zdalnie kierowanych miniaturowych samolotów o wymiarach półtora metra długości i 160 cm rozpiętości skrzydeł. Samolot napędzany jest silnikiem spalinowym o mocy nieco większej niż jeden koń mechaniczny. Może on utrzymywać się w powietrzu przez 15 minut, wznosząc się na wysokość 500 metrów i przebywając odległość 5 do 6 km.

Poczta czechosłowacka wypuściła nowy znaczek pocztowy, poświęcony radzieckiej rakiecie kosmicznej „Łunnik II". Znaczek przedstawia Księżyc, rakietę i flagę radziecką. Na Księżycu widnieje napis: „13.9.1959 — godz. 22 02 min 24 sek".

Panamerykańskie linie lotnicze wprowadzają z dniem 10 października br. regularne loty transatlantyckich odrzutowców pasażerskich bez lądowania i w każdych warunkach atmosferycznych. Skróci to lot Paryż — Nowy Jork o 1 godz. 20 minut, lot Frankfurt — Nowy Jork o 1 godz. 40 minut. Z Londynu do Nowego Jorku samoloty te, typu Boeing 707-321, lecieć będą o pół godziny krócej.

30-lecie AEROKLUBU ŁÓDZKIEGO

18 października br. Aeroklub Łódzki obchodził 30-lecie swej działalności. W jubileuszowych uroczystościach aeroklubu wzięli udział przedstawiciele władz miejscowych i partii, przedstawiciele Dyrekcji APRL oraz społeczeństwa łódzkiego.

Po powitaniu zaproszonych gości przez prezesa aeroklubu W. Matza odbyło się odsłonięcie obelisku ku czci poległych i zamordowanych przez niemieckich okupantów pilotów-wychowanków Aeroklubu Łódzkiego. Następnie odbyła się uroczystość nadania Aeroklubowi Łódzkiemu imienia pil. Franciszka Żwirki, połączona z odsłonięciem tablicy pamiątkowej.

W ramach uroczystości odbył się także zlot samolotów sportowych. Natomiast Okręgowe Mistrzostwa Spadochronowe ze względu na silny wiatr zostały przełożone na termin późniejszy.

Wieczorem uroczystości zakończono tradycyjną lampką wina. (r)

Na zdjęciu: W chwilę po odsłonięciu obelisku

Foto: M. Rzeszowski

„ŁUNNIK III" SFOTOGRAFOWAŁ NIEWIDOCZNĄ STRONĘ KSIĘŻYCA

18 października br, o godz. 17.50, radziecki „Łunnik III" zakończył swój pierwszy obieg wokół Ziemi. Automatyczna stacja międzyplanetarna przeprowadziła badania naukowe przestrzeni kosmicznej w pobliżu naszego globu. Jak wynika z przejętych od niej zapisów, podczas obiegu wokół Księżyca „Łunnik III" sfotografował drugą stronę jego tarczy, niewidoczną z Ziemi. Po opracowaniu uzyskanych danych wyniki zostaną opublikowane.

W ciągu 2 tygodni swego lotu rakieta przebiegła ponad milion km i przesłała na Ziemię za pomocą radiosygnałów wielką ilość cennych i nieosiągalnych dotychczas wiadomości o fizycznych właściwościach środowiska, otaczającego Księżyc i Ziemię.

★

W związku z lotem „Łunnika III" agencja TASS omawia osiągnięcia radzieckie w zakresie opanowywania kosmosu. I tak, pierwsza rakieta kosmiczna wypuszczona w ZSRR w dniu 2 stycznia 1959 r. w stronę Księżyca która stała się sztuczną planetą systemu słonecznego („Mieczta"), zawierała aparaturę pomiarową z obudową o ciężarze 361,3 kG. Masa ostatniego członu tej rakiety (bez paliwa) równała się 1 472 kG.

Ostatni człon rakiety kosmicznej nr 2 („Łunnik II"), wystrzelonej na Księżyc w dniu 12 września 1959 r, ważył 1 511 kG (bez paliwa). Masa aparatury naukowej która wylądowała na Księżycu, wynosiła 390,2 kG.

I wreszcie, ciężar automatycznej stacji międzyplanetarnej wystrzelonej ostatnio („Łunnik III") wynosi 278,5 kG. Ponadto w ostatnim członie rakiety kosmicznej nr 3 zainstalowano aparaturę pomiarową ze źródłem zasilającym o ciężarze 435 kG.

Ostatni człon radzieckiej rakiety kosmicznej nr 3 waży 1 552 kG (bez paliwa).

Począwszy od 4 października 1957 r. w Związku Radzieckim wyrzucono trzech sztucznych satelitów Ziemi. Ostatni, sputnik nr 3 dokonuje obecnie 7 193 okrążenie wokół Ziemi.

„POZNAŃ" przeleciał 270 km

NOWOZBUDOWANY balon „Poznań" odbył 18 października br. drugi swój lot, tym razem z czteroosobową załogą pod kierownictwem znanego pilota inż. Zbigniewa Burzyńskiego. Startując z Poznania w godzinach popołudniowych, balon wzniósł się na wysokość przeszło 2 000 m i po 4 godzinnym locie wylądował w Dąbrówce koło Bytowa (woj. Koszalin), przelatując odległość 270 km. (yy).

SPADOCHRONOWA KADRA NARODOWA NA ROK 1959/60

Na wniosek Komisji Spadochronowej, Prezydium Aeroklubu PRL zatwierdziło następujący skład spadochronowej kadry narodowej na rok 1959/60:

Anna Franke (Gliwice), Antonina Chmielarczyk (Kraków), Maria Wojtkowska (Warszawa), Jan Cierniak (Kraków), Ireneusz Zapaśnik (Gdańsk), Zdzisław Szwedziuk (Dęblin), Edward Kulesza (Katowice), Stefan Czerwonka (Krosno), Tadeusz Podgórski (Olsztyn), Jerzy Łobodda (Płock), Janusz Molik (Kraków), Roman Lewandowski (Płock), Romuald Dołżonek (Gdańsk), Paweł Piłat (Jelenia Góra).

Jednocześnie zaakceptowany został wniosek Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL o powierzenie funkcji trenera kadry instruktorowi Zdzisławowi Chylińskiemu.

„333"

PROJEKT „MERCURY" CORAZ BLIŻSZY REALIZACJI

13 września Amerykańska Agencja Aeronautyki i Przestrzeni Kosmicznej (NASA) opublikowała dalsze informacje dotyczące tzw. „projektu Merkury" — programu wysłania człowieka w sztucznym satelicie na orbitę okołoziemską i sprowadzenia go bezpiecznie z powrotem na Ziemię.

Satelita ma okrążyć glob ziemski trzykrotnie i wylądować w rejonie wysp Bahama na Atlantyku w niecałe pięć godzin od momentu startu.

Pilotem, który odbędzie tę „kosmiczną" podróż zamknięty we wnętrzu sztucznego satelity, będzie jeden z siedmiu kandydatów na astronautów, szkolących się obecnie w ośrodku badawczym Langley w stanie Wirginia. O wyborze jednego z nich zadecyduje losowanie metodą „orzeł czy reszka".

Tego samego dnia w San Francisko generał Artur Trudeau, szef wydziału badań przy dowództwie amerykańskich sił lądowych, oświadczył, że wskutek braku funduszów USA tracą okazję doścignięcia ZSRR w dziedzinie lotów kosmicznych.

Z podobnymi żalami wystąpił również inny przedstawiciel wojsk lądowych gen. Medaris w French Lick. Z doniesień agencji Reutera wynika, że tego rodzaju wypowiedzi związane są z antagonizmami między siłami lądowymi, a NASA w przygotowaniu programu wystrzelenia gigantycznej rakiety „Saturn, która by wyniosła w przestrzeń ładunek użyteczny 15 ton. Budowę rakiety rozpoczęto już we wrześniu ubiegłego roku. Obecnie podobno realizacja tego programu ma być przekazana NASA lub siłom lotniczym, na co nie chce się bardzo zgodzić dowództwo sił lądowych. (r)

3,5 TYSIĄCA LOTNIKÓW I 7 TYSIĘCY SAMOLOTÓW STRACIŁO LOTNICTWO USA W LATACH 1950–1959

Jak podała agencja Associated Press, przedstawiciel amerykańskiego lotnictwa wojskowego gen. J. Kelly podał dane, z których wynika, że od 1950 r. na skutek nieszczęśliwych wypadków zginęło 3 417 lotników i uległy zniszczeniu lub uszkodzeniu 7 062 samoloty wojskowe.

PILOT ODRZUTOWCA URATOWAŁ LAS PRZED POŻAREM

Niedawno pilot odrzutowca lecącego nad Bydgoszczą zauważył w pewnym momencie obłoki dymu, wydobywające się z lasu na peryferiach miasta tzw. Białych Błotach. Zameldował on o tym drogą radiową dowództwu jednostki wojskowej. Wkrótce dwa samochody ciężarowe, wypełnione żołnierzami — udały się na miejsce pożaru.

Przybyła tam później straż pożarna nie potrzebowała już interweniować. Ogień, który począł trawić poszycie leśne i pierwsze drzewa, ugaszony został przez żołnierzy.

NRF STALE ZBROI SIĘ 5 ESKADRA BOMBOWCÓW ROZPOCZĘŁA SŁUŻBĘ

W Schwesing koło Husum w Szlezwik-Holsztynie odbyła się niedawno uroczystość rozpoczęcia służby przez nowozorganizowaną jednostkę „Luftwaffe". Jest nią 35 szwadron lotniczy, piąta z kolei jednostka tego typu wyposażona w bombowce myśliwskie „F-84-F". Maszyny te rozwijają prędkość ponad tysiąc kilometrów na godzinę i służą do przewozu 24 rakiet bądź też 4 ciężkich bomb. Każda z nich jest ponadto wyposażona w 6 karabinów maszynowych kalibru 12,7 milimetra. Lotnisko, na którym stacjonują samoloty, dysponuje podziemnymi hangarami.

900 SKOKÓW JERZEGO ŁOBODDY

DNIA 26 września br. na zakończenie kursu spadochronowego w Płocku Mistrz Sportu Jerzy Łobodda wykonał swój 900-ny z kolei skok spadochronowy z samolotu. Łobodda opuścił samolot na wysokości 900 metrów, po czym otworzył spadochron dokonując dziewięciu sekundowego opóźnienia na spadochronie ST-6. Obecnie Łobodda ma na swym koncie 906 skoków. Gratulujemy! (m)

SZTANDARY dla przeciwlotników

11 października br. odbyła się w Warszawie uroczystość wręczenia warszawskiemu oddziałowi artylerii przeciwlotniczej sztandaru ufundowanego przez społeczeństwo Woli.

W tym samym dniu odbyła się również w Bydgoszczy uroczystość wręczenia sztandaru ufundowanego przez społeczeństwo bydgoskie jednostce artylerii przeciwlotniczej WP. (k)

IMPONUJĄCY BILANS

W roku 1950 mieszkańcy naszej stolicy mieli nie lada sensację: na pokazach lotniczych z okazji Święta Lotnictwa płk Gaszyn dał piękny pokaz wyższego pilotażu na Jaku-23. Był to pierwszy w naszym lotnictwie samolot odrzutowy. W kilka miesięcy później odrzutowce zaczęły już — jak to po swojemu określili warszawiacy — „szurać" parami i kluczami. Po kilku następnych tygodniach...

Gdyby w ten sposób rozpatrywać sprawę okazałoby się, iż lotnictwo nasze posuwało się do przodu tak szybkimi krokami, iż zmiany w nim zachodzące widoczne były niemal z dnia na dzień. Najbardziej jednak wyraźnymi granicami, w oparciu o które przygodny nawet obserwator mógł sobie wyrobić jakie takie pojęcie o tempie i poszczególnych etapach rozwoju naszych Wojsk Lotniczych, były doroczne pokazy i defilady powietrzne w Dniach Lotnictwa.

A więc najpierw wyższy pilotaż na pojedynczym samolocie, potem parą, później trójką, piątką i wreszcie siódemką. Ambicje lotników wyraźnie z roku na rok rosły, aż wreszcie w bieżącym roku znalazły ujście w znanej już powszechnie „tafli" złożonej z 64 samolotów, którą podziwiano na pokazach z okazji Święta Lipcowego.

Wyjaśniać przy tym chyba nie trzeba, iż ani wspomniane trójki, piątki i siódemki, ani „tafla" nikomu „nie wyskoczyły z rękawa". Takie rzeczy nie rodzą się bowiem z niczego, tak jak nie są równocześnie jedynym sprawdzianem poziomu wyszkolenia jednostek bojowych. Wyszkolenie bojowe to również — obok techniki pilotażu i lotów grupowych — strzelanie do celów powietrznych i naziemnych, bombardowanie, przechwytywanie itp.

Wychodząc z tego założenia lotnicy wojskowi wystąpili w bieżącym roku z czymś zgoła udanym. Zorganizowano mianowicie pierwsze po wojnie zawody o tytuł zespołowego i indywidualnego mistrza Wojsk Lotniczych i OPL OK, lotnictwa myśliwskiego i bombowego.

„Mogliśmy już sobie na to pozwolić" — odpowiadali organizatorzy zawodów na pytanie dlaczego dopiero w bieżącym roku, a nie wcześniej.

Cóż to zaś znaczy praktycznie? Znaczy to, że... Ale może znów kilka słów o sprawach służących za podstawę bilansu.

Ostatnie lata upływały w Wojskach Lotniczych pod znakiem nieustannej pracy skierowanej na maksymalne podniesienie ich jakości. Aby jakość tę uczynić bardziej wymierną, wprowadzono trzy klasy pilotów. Awans z klasy do klasy związany był z osiągnięciem pewnego, ściśle określonego poziomu wyszkolenia. Usilne dążenie do zdobycia wyższej klasy stało się w Wojskach Lotniczych zjawiskiem powszechnym, zjawiskiem, które przyczyniło się do powstania w stosunkowo niedługim czasie bardzo licznej kadry pilotów 1-szej klasy. Piloci ci nie myśleli jednak spocząć na laurach, ich ambicje w związku z osiągnięciem najlepszej klasy nie zostały bynajmniej zahamowane. Wolno chyba nawet przypuszczać, iż przeciwnie — ta, najbardziej doborowa stawka pilotów zaczęła marzyć o czymś nowym, zaczęła rozmyślać o szrankach, w których mogliby zmierzyć swe siły najlepsi ze wszystkich jednostek.

Wychodząc naprzeciw tym jak najbardziej naturalnym i zdrowym ambicjom, Dowództwo Wojsk Lotniczych i OPL OK zorganizowało pierwsze zawody o tytuł zespołowego i indywidualnego mistrza lotnictwa myśliwskiego i bombowego.

Na starcie stanęło kilkudziesięciu pilotów pierwszej klasy lotnictwa myśliwskiego oraz kilkanaście załóg bombowych. Była to stawka pilotów, nawigatorów i strzelców pokładowych, niezwykle doborowa. Rozgrywki finałowe poprzedzono bowiem ćwierć- i półfinałami na szczeblu jednostek. Minimum określone regulaminem zawodów osiągnęła w półfinałach znacznie większa ilość załóg, niż mogły ich wystawić do finału poszczególne jednostki. O zaszczytną palmę pierwszeństwa walczyli więc między sobą najlepsi z najlepszych, a poziom zawodów był niezwykle wysoki i wyrównany. O kolejności miejsc decydowały nieznaczne tylko różnice w ilości zdobytych punktów. W lotnictwie myśliwskim np. mistrz zespołowy tj. zespół pod dowództwem mjr. pil. Lucjana Kałkusa (2 670 pkt), był zaledwie o 10 pkt lepszy od zespołu kpt. pil. Albina Daniłowicza (2 660 pkt). W konkurencji indywidualnej myśliwców mistrz kpt. Walentyn wyprzedził zdobywcę dziesiątego miejsca (kpt. Kowalskiego) tylko o 375 pkt.

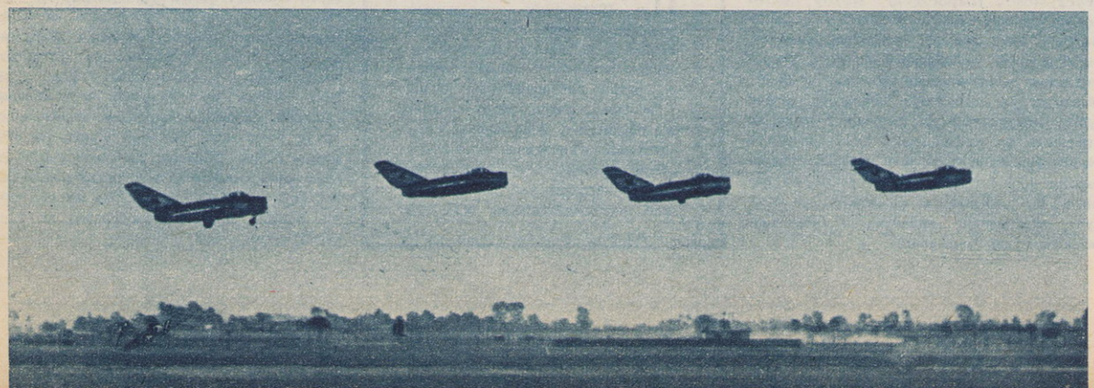
Podobnie przedstawiała się sytuacja na zawodach w lotnictwie bombowym. A poza tym i u jednych i u drugich błysnęło wiele młodych talentów, co stanowi jeszcze jeden dowód w jakiej mierze nasze lotnictwo wojskowe „wydoroślało" w okresie kilku ostatnich lat.

Tak więc „tafla" oraz popisujące się wyższym zespołowym pilotażem czwórki, piątki, szóstki i siódemki samolotów uszeregowanych w efektowne „rombiki", „delty" i „dywany" z jednej, a wysokie mistrzostwo załóg myśliwskich i bombowych w strzelaniu, bombardowaniu i w walce powietrznej z drugiej strony, to imponujący bilans osiągnięć naszego lotnictwa wojskowego, to znak, iż zajmuje ono coraz wyraźniej odpowiednie miejsce w czołówce światowej.

WIKTOR WIONCZEK

MISTRZOSTWA MYŚLIWCÓW

Walka coraz bardziej zacięta. Startuje, oczywiście całym zespołem, nowy konkurent do miana najlepszego w Wojskach Lotniczych. Przed oczami obserwatorów roztoczą się wspaniałe obrazy porywających zmagań w akrobacji zespołowej.
Foto: WAF (2)

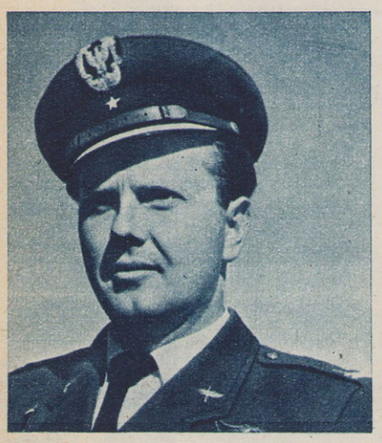


NAPRZECIW trybuny stało ich ponad czterdziestu. Przed chwilą zdjęli skórzane kurtki i teraz poprawiali nowe, stalowe mundury. Samoloty zatoczone na stoisko miały jeszcze mokre opony od kałuż leżących jak lśniące lusterka na betonowych drogach.

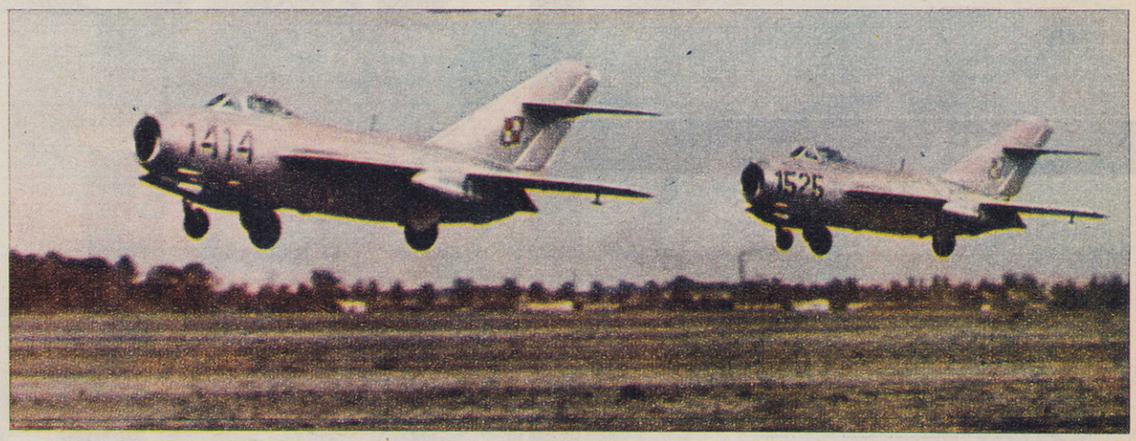
Pół godziny temu byłem na „wieży", skąd dyżurny nawigator kierował przylotem maszyn. Pogoda była pod psem. Chmury nawisłe ciężko snuły się nad szeroką przestrzenią lotniska, w okna „wieży" tłukł jesienny kapuśniaczek.

Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki wręczył nagrodę dowódcy mistrzowskiego zespołu lotnictwa myśliwskiego mjr. pil. Lucjanowi Kałkusowi i serdecznie gratuluje mu zwycięstwa, pieczętując swe uznanie żołnierskim pocałunkiem.

A oto mistrzowski zespół lotnictwa myśliwskiego. W skład tego zespołu wchodzą: mjr Kałkus — dowódca oraz kpt. Grundman, kpt. Figurski, kpt. Bogusz, kpt. Mielczarek, por. Styczeń. Już po zawodach. Teraz można odetchnąć i ustawić się do zdjęcia.



Major Pelc, który zademonstrował wspaniałe umiejętności pilotażowe.



Lecą nowi współzawodnicy. Nikt nie rezygnuje ani na moment z myśli o wywalczeniu zaszczytnego pierwszego miejsca.

Płk Gruber, przewodniczący komisji sędziowskiej, miał pretensje do nieba i do pomysłu, żeby w takim czasie organizować zawody. „W przyszłym roku trzeba będzie zrobić je trochę wcześniej, w okresie dobrej pogody".

— Kiedy nade mną? — pytał dyżurny nawigator.

— Za dwie minuty — odbiornik radiowy odezwał się czystym, dźwięcznym głosem.

— Podajcie warunki lądowania...

— Kurs lądowania... wiatr boczny... podstawa chmur... — nawigator informował zawieszoną pod niebem załogę.

— Przebijam chmury...

Tak. Jeszcze przed pół godziną gorąco było na „wieży". Zlatywali się. Właśnie tych kilkudziesięciu stojących teraz w szeregu przed trybuną. Ponad czterdziestu pilotów, którym wręczono opaski z odpowiednim numerem. Z tą chwilą założenia opasek stali się uczestnikami pierwszych zawodów o miano mistrza i mistrzowskiego zespołu polskiego lotnictwa myśliwskiego.

Rozpoznawałem twarze próbując przewidzieć mistrza. Był tu kpt. Grundman, znany as polskiego lotnictwa, był kpt. Kajetańczyk, kpt. Garczyński, kpt. Zych, mjr Pelc, kpt. Kalbarczyk, mjr Kałkus...

Dobrane towarzystwo. Jeden w drugiego. Znakomici lotnicy myśliwscy. Zresztą nic dziwnego. Mistrzostwa poprzedziły eliminacyjne zawody w jednostkach i tu zebrali się zwycięzcy.

Kto z nich najlepszy? Z niecierpliwością oczekiwałem pierwszych startów.

Zawody rozpoczęły się nazajutrz startem grupy kpt. Daniłowicza do walki o mistrzostwo zespołowe.

SŁÓW KILKA O REGULAMINIE

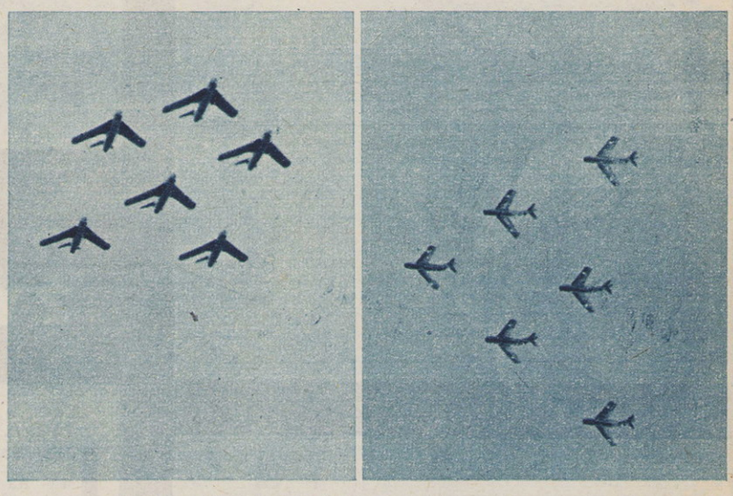
W jaki sposób wyłonić mistrza? Określił to dokładnie regulamin zawodów i tabela punktacji. Dokumenty te zawierały treść poszczególnych konkurencji, sposób ich wykonania i sposób oceny. Zawierały także opis punktów karnych za nie wykonane zadanie. A zadania były bardzo różnorakie. Ponieważ w zawodach brali udział piloci myśliwscy, więc elementy zastosowania myśliwca w walce stały się podstawą zawodów. A więc — lot po trasie w zwykłych warunkach meteorologicznych z wyjściem w nakazanym czasie na radiostację prowadzącą poligonu i strzelanie do celów naziemnych z przeniesieniem ognia oraz bombardowanie, wyższy pilotaż w układzie obowiązkowym oraz w układzie dowolnym, przechwycenie i walka powietrzna, lot po trasie w nocy z wyjściem w nakazanym czasie na radiostację prowadzącą, lot kontrolny na wykonanie zejścia i obliczenia do lądowania ze zdławionym silnikiem, przygotowanie zespołu do lotów, zbiórki i rozpuszczenie szyków, przechwycenia grupy bombowców lecących pod przykryciem myśliwskim, fotografowanie obiektu w nakazanym czasie, ubezpieczenie działań grupy bombowców i wreszcie wyższy pilotaż zespołowy z dowolnym układem figur.

Sporo. Wystarczyło nawet pobieżnie zorientować się w ilości konkurencji, aby przewidzieć, jak bardzo pracowite cztery dni czekają zawodników.

JEST SIĘ CZYM ZACHWYCAĆ

Już od pierwszego startu jasnym się stało, że walka będzie porywająca. Kpt. Daniłowicz wyprowadził swoją grupę do konkurencji, która była jej żelaznym punktem: pilotaż zespołowy. Niektórych pilotów znamy z różnych pokazów. Zespół ten,

Dokończenie na str. 12



Latano zespołami w różnych układach. Były więc romby, dywaniki, delty, tak jak to widzimy na powyższych zdjęciach. Z lewej — dywanik, z prawej — delta.

Zespół kpt. Daniłowicza, który w ogólnej punktacji zajął drugie miejsce za zespołem mjr. Kałkusa. W skład tego zespołu wchodzą: kpt. Daniłowicz, kpt. Kalbarczyk, kpt. Bocoń, por. Ostrowski, por. Sygnowski i ppor. Lesisz.
Foto: WAF (6) i J. Szymański (1)

BĘDĄ ZAWSZE ŻYĆ W NASZEJ PAMIĘCI

Foto: P. ELSZTEIN

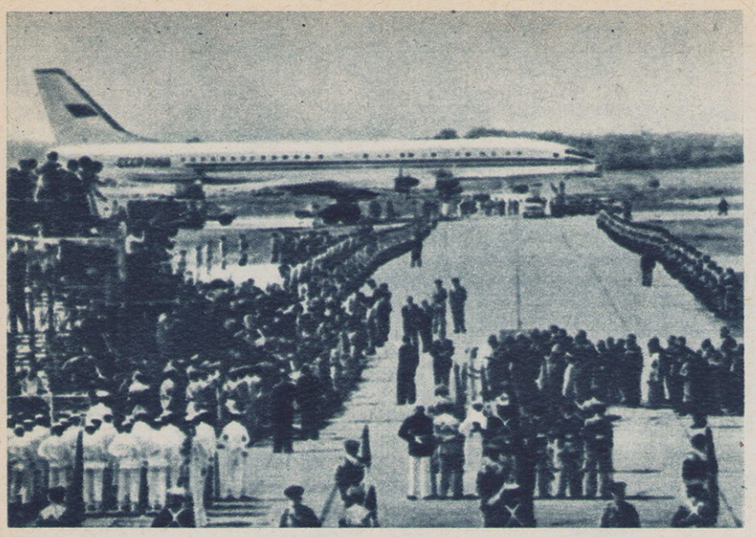
IDĘ zamyślony przez Cmentarz Wojskowy na Powązkach w Warszawie. Pożółkłe liście szeleszczą pod nogami. Dokoła panuje dostojna, cmentarna cisza.

Krok za krokiem, bez pośpiechu, chodzę wśród grobów tych, którzy od nas odeszli. Pochylony nad zatartymi nieraz napisami próbuję odczytać nazwiska.

Marmurowa tablica przypomina o strasznym wypadku w 1937 roku, w górach Pirynu w Bułgarii. Tam zginęli nasi piloci komunikacyjni, a między nimi Ryszard Walentukiewicz, mechanik pokładowy.

Spotkać tu można nazwiska mało znane lub też te, które są dumą naszego narodu. Oto grób Żwirki i Wigury z pamiętną datą 11.IX.1932 r. Dalej mogiła Ludwika Idzikowskiego, który zginął w próbie przelotu Atlantyku 13 lipca 1929 roku. To na Powązkach. Na Cmentarzu Wojskowym spoczywają lotnicy z pierwszej i drugiej wojny światowej, podoficerowie i oficerowie lotnictwa z okresu międzywojennego i powojennego, którzy zginęli podczas pełnienia swej służby w powietrzu.

Przejdźmy się wśród mogił notując niektóre nazwiska: Sylwester Bartosik. Lotnik. Tak brzmi napis na jednej z 50 płyt w kwaterze bestialsko pomordowanych przez hitlerowców polskich komunistów 16.X.1942 roku. Roman Wierzchnicki, ppor. pilot pułku „Warszawa", zginął w walce o Berlin 20 kwietnia 1945 roku. A obok zbiorowa, symboliczna mogiła pilotów kanadyjskich, którzy nieśli pomoc walczącej Warszawie w 1944 roku. Znowu



Baza Andrews, koło Waszyngtonu, 15 września br.: Po wyjściu z Tu-114 premier Chruszczow wygłasza przemówienie przed mikrofonami radia amerykańskiego.

Tu-114 na trasie 8200 km do Waszyngtonu

A. JAKIMOW

W dniach, kiedy nasz Tu-114 stał sobie spokojnie na lotnisku amerykańskiej bazy lotniczej Andrews koło Waszyngtonu, w pamięci każdego z członków odżywały niezapomniane dni poprzedzające historyczny przelot z Moskwy do USA, a potem godziny spędzone razem z Nikitą Siergiejewiczem Chruszczowem na pokładzie samolotu.

...Zbiórka załogi. Słuchamy w napięciu zadania: Przewieźć samolotem Tu-114 do stolicy USA, Waszyngtonu, Przewodniczącego Rady Ministrów ZSRR N.S. Chruszczowa i towarzyszące mu osoby.

To dla nas wielki zaszczyt.

Zaczęły się gorączkowe przygotowania do przelotu. Znów nawigatorzy Małchasjan i Solianow szeleszczą setkami fragmentów map nawigacyjnych, sklejając je następnie w długie dywaniki.

Wielokrotnie sprawdza się obliczenia. Pod uwagę bierze się wszelkie mogące zaistnieć warunki meteorologiczne, wszelkie zboczenia z trasy, jak również ewentualność lądowania na innych lotniskach. Pedantycznie oblicza się prędkość i zasięg lotu w warunkach ciszy i przy wietrze czołowym 50, 100 i więcej kilometrów na godzinę. Skrupulatnie studiuje się dane wszystkich leżących na trasie lotu lotnisk. Radiotelegrafiści Majorow i Jakowlew sporządzają plany utrzymywania łączności we wszystkich fazach lotu. Będą oni mieli dużo pracy w powietrzu i dlatego muszą wszystko przewidzieć jeszcze na ziemi. Nanoszą teraz dane radiowych stacji naprowadzających, strefy naprowadzenia, sygnały wywoławcze i częstotliwości radiostacji lotnisk głównych i zapasowych oraz pływających baz. Przewidują najróżniejsze sposoby utrzymywania łączności w przypadku jakichkolwiek uszkodzeń sprzętu lub trudności połączenia w północnych rejonach Atlantyku.

Personel inżyniersko-techniczny pod kierunkiem inżyniera naczelnego Ter-Akoniana i inżyniera pokładowego Zabałujewa sprawdza pracę silników giganta, bada każdy podzespół, przyrządy pokładowe, dążąc do usunięcia najdrobniejszych nawet niedokładności.

Dużo pracy mamy i my, piloci. Latamy w dzień i w nocy. Ze szczególną zaciekłością polujemy na złą pogodę i latamy w trudnych warunkach meteorologicznych. Trenujemy starty i lądowania przy założeniu najbardziej niekorzystnych norm. Zasłaniamy szyby kabiny i niezliczoną ilość razy powtarzamy podejścia do lądowania. Ćwiczymy wytrwale loty bez widoczności.

Dokładnie wykuwamy na pamięć trasę przelotu, rysujemy — również z pamięci — położenie każdego lotniska leżącego po drodze, notujemy w głowie kierunki pasów startowych i rozmieszczenie stacji radiowych. Rozgrywamy różne rodzaje trudnej sytuacji: „wymijamy" burze, „uciekamy" przed mgłą na inne lotniska, „lądujemy" w najgorszych warunkach meteorologicznych.

Tak przechodzi dzień za dniem.

Zbliża się dzień odlotu. Umawiamy się na spotkanie z amerykańskimi lotnikami-przewodnikami. Dużo zależy od tego jaka będzie z nimi współpraca. No, wszystko w porządku: są to sympatyczne chłopy, bardzo się cieszą, że przypadło im w udziale lecieć wraz z nami. Szybko znajdujemy wspólny język i opracowujemy plan wspólnego działania.

Mamy już 14 września. Jutro odlot. Samolot tankuje paliwo, pobiera bagaż i zapasy żywności. Jeszcze jeden dokładny przegląd. Kiedy zaczął zapadać zmierzch, Tu-114 stał przed dworcem lotniczym portu we Wnukowie gotowy do odlotu.

Godzina 3 rano, 15 września 1959 roku. Zbiórka, śniadanie, lekarz — i już zajmujemy w maszynie swe miejsca.

Wieje silny wiatr, podstawa chmur obniża się, zaczyna siąpić deszcz. Co nam dadzą na drogę synoptycy? O godzinie 5 dostajemy prognozę pogody. Na całej trasie wieją silne wiatry czołowe o prędkości 120 km/h i więcej. Nawigatorzy biorą się do obliczeń trasy. Sytuacja nie jest różowa, ale decyzja pozostaje niezmieniona — lecimy!

Podchodzi do mnie główny konstruktor Andriej Nikołajewicz Tupolew i odprowadzając parę kroków na bok mówi:

— Nie denerwuj się, spokojnie.

Odpowiadam mu:

— Teraz nie jestem zdenerwowany, ale w drodze... różnie może być.

Uściski dłoni, życzenia szczęśliwej drogi.

Cała załoga — w samolocie. Mój zastępca Niuchtikow zajął miejsce po prawej stronie. Ja i Sapiełkin stoimy przy schodkach.

Przyjechał Nikita Siergiejewicz Chruszczow i towarzyszące mu osoby. Premier żegna się z odprowadzającymi go. Oklaski, kwiaty. Witam głowę rządu radzieckiego przy wejściu do samolotu i głośno melduję o gotowości załogi i maszyny do lotu przez Atlantyk. N. S. Chruszczow wchodzi do kabiny. Odstawiają schodki, zamykają się drzwi.

Jeden za drugim zaczynają pracować silniki. Zwiększam obroty silników przykadłubowych i olbrzymi, ciężko naładowany samolot, drgnąwszy, lekko i posłusznie rusza z miejsca. Kołujemy na koniec pasa startowego. Tam, obróciwszy się o 180 stopni, ustawiamy się dokładnie na osi pasa.

Inżynier pokładowy Zabałujew jeszcze raz dokładnie bada pracę silników na maksymalnych obrotach. W ciszy poranka daleko niesie się ich huk.

— Wszystko w porządku, towarzyszu komendancie — melduje inżynier.

Patrzę na zegarek. Strzałka sekundnika szybko biegnie wokół tarczy. Zaraz będzie dokładnie godzina 7. Czas startować.

— Załoga, startujemy! — komenderuję.

Samolot, przytłaczający swym ogromem, lekko zwiększa prędkość i płynnie oddziela się od betonu drogi startowej. Już jesteśmy w powietrzu. Wciągamy podwozie i chowamy klapy. Na wysokości 250 metrów kryjemy się w chmurach. Wchodzimy na kurs i na 2 800 metrach opuszczamy chmury. Wita nas błękitne niebo i słońce. Zaczynamy nabierać wysokości.

Osiągnęliśmy 9 000 metrów. Przechodzimy do lotu poziomego. Ustawiamy silniki na przewidzianej uprzednio liczbie obrotów i włączamy naszego wiernego pomocnika — pilota automatycznego. Wszystko działa sprawnie, maszyna spokojnie leci na zachód. Nawigatorzy siedzą schyleni nad ekranami radiolokatorów. Po chwili słyszę ich pierwszą komendę:

— W lewo trzy stopnie!

Zaczęli już także pracować radiotelegrafiści.

Pod samolotem stopniowo przerzedzają się chmury. Widać ziemię.

Przelatujemy nad Rygą. Pod nami już jest Bałtyk. Pogoda sprzyjająca, chmur prawie nie ma. Synoptycy omylili się: wiatr nie jest tak silny jak nam przepowiadali. Jesteśmy zadowoleni i po raz pierwszy chyba nie kliniemy ich za omyłkę. Ciekawie patrzymy na uciekającą w dole Szwecję, pokrytą licznymi jeziorami.

Parę minut lotu i widok zmienia się: równina Szwecji ustępuje przed wysokimi skalistymi górami, poprzecinanymi głębokimi przepaściami i fiordami. To Norwegia. Zbliżamy się do Bergen i tu rozpoczyna się silne huśtanie. Trzeba zmienić wysokość lotu. Przechodzimy na wznoszenie. Po 300 metrach huśtanie ustaje. Przed nami wody Atlantyku, schowane za zasłoną z chmur.

Życie na pokładzie samolotu przebiega normalnie. Wszyscy już dawno są po śniadaniu. Wiele osób smacznie śpi. Pracują w pocie czoła dziennikarze. Ich meldunki radiotelegrafiści przekazują na ziemię. Ci pracują już we trzech — dołączył się do nich radiotelegrafista kanadyjski. Do Małchasjana przysiadł się również kanadyjski nawigator. Obok mnie siedzi Amerykanin. Od czasu do czasu nawiązuje łączność z ziemią i łamanym językiem rosyjskim rozmawia ze mną.

Lecimy już pięć godzin. Mijamy Keflavik. Przebyliśmy do tej pory 3 512 km. Przed sobą mamy jeszcze 2 700 km nad Oceanem Atlantyckim. Wysokość 9 660 metrów. Chmur pod nami znów nie ma; jak okiem sięgnąć — ciemne wody Atlantyku. Służbę objęła druga zmiana: piloci Niuchtikow i Szapkin, nawigator Solianow, inżynier pokładowy Aniszczenko. Tylko radiotelegrafiści nie opuszczają swych miejsc.

Nieoczekiwanie zameldował nawigator, że spadła prędkość podróżna. Wzmocnił się wiatr od czoła. Natychmiast zmieniamy wysokość i wychodzimy na 10 600 metrów. Jednak prędkość nie wzrasta. Tracimy po 120 km na godzinę. Zbliżamy się do Gander i w końcu ukazuje się przed nami linia brzegowa Ameryki Północnej. Przelatujemy nad Nową Funlandią. Idę do kabiny pasażerskiej i melduję Nikicie Siergiejewiczowi, że przebyliśmy już Ocean Atlantycki. Premier uśmiechnął się. Wszyscy pasażerowie okazują swe zadowolenie.

Już 9 godzin jesteśmy w powietrzu. Czas na zmianę. Zajmujemy wraz z Sapiełkinem swe miejsca. Nagle wchodzi do naszej kabiny Nikita Siergiejewicz i pozdrawia kanadyjskiego nawigatora z okazji przelotu nad jego ojczystą ziemią. Mocno ściska dłoń wzruszonemu Kanadyjczykowi i dziękuje mu za współpracę.

Przelatujemy nad Halifax, a potem Yarmouth. Skończyła się Kanada. Miejsce Kanadyjczyka zajmuje amerykański nawigator. Solianowa zmienia Małchasjan. Szybkość czołowego wiatru dosięga 200 km/h. Znów huśtawka. Zniżamy się o 600 metrów. Jest spokojniej. Silniki pracują na zwiększonych obrotach. Przypominam sobie słowa Tupolewa: „Nie denerwuj się".

Do kabiny znów wchodzi N. S. Chruszczow i pozdrawia wszystkich amerykańskich lotników. Dziękuje im za współpracę. Mijamy Boston. Jeszcze 400 kilometrów i rozpoczniemy zniżanie. Zostaje z boku Nowy Jork. Nawiązujemy łączność z bazą Andrews. Czekają na nas. Pogoda dobra. Płynnie zniżamy się i podchodzimy do lądowania. O godzinie 19.21 według czasu moskiewskiego samolot Tu-114, przeleciawszy pomyślnie trasę długości 8 200 km, wylądował w Waszyngtonie.

Melduję N. S. Chruszczowowi o wykonaniu pierwszej części zadania. Premier mocno ściska mi dłoń i prosi o przekazanie podziękowań całej załodze. Już dostawili schodki. Kompania honorowa pręży się na baczność. Z otwartym sercem i dobrą wolą Przewodniczący Rady Ministrów ZSRR N. S. Chruszczow wstępuje na amerykańską ziemię.

Premier Chruszczow wsiada wraz z prezydentem Eisenhowerem do śmigłowca, którym udadzą się na przejażdżkę nad Waszyngtonem.

MISTRZOSTWA BOMBOWCÓW

„TAKICH dwóch jak ich trzech". Do kogo, jak do kogo, ale do zwycięskiej załogi por. pil. Cholewy dowcip ten „jak ulał" pasuje... I to nie tylko dlatego, że np. strzelec pokładowy plut. Niedziela twierdzi, iż drugiego takiego dowódcy załogi jak por. Cholewa lub takiego nawigatora jak por. Ziaja ze świecą szukać by trzeba. Zresztą por. pil. Cholewa i por. nawig. Ziaja mówią to samo o plut. Niedzieli.

To się nazywa przyjaźń żołnierska, to się nazywa zgranie. I to absolutnie nie na samych tylko zapewnieniach słownych oparte. Mamy na to konkretne dowody...

*

W czasie rozgrywek półfinałowych załoga por. Cholewy zajęła czwarte miejsce. Gdy przyszło więc do decydującej batalii w finałach, liczyła skromnie na zajęcie najwyżej trzeciego lub drugiego miejsca. Nie oznaczało to jednak rezygnacji z walki o tytuł mistrza.

— „Zakasaliśmy więc rękawy — mówi por. Cholewa — i wzięliśmy się uczciwie do roboty. Bo proszę pamiętać, że o sukcesie u bombowców decyduje przygotowanie. Zwłaszcza, gdy chodzi o celność bombardowania z dużych i średnich wysokości za pomocą specjalnych urządzeń radiolokacyjnych i radiowych. Zakładamy oto, że z wysokości kilku tysięcy metrów nie widać gołym okiem celu, bo ziemię otula noc lub zasłaniają gęste warstwy mgły. A bomby muszą trafić w cel z dokładnością kilkudziesięciu metrów. Wtedy bombardowanie takie trzeba dokładnie przygotować, wszystko wyliczyć i zaplanować z dokładnością do ułamków sekund. W oparciu, rzecz oczywista, o doskonałe automaty i urządzenia pokładowe.

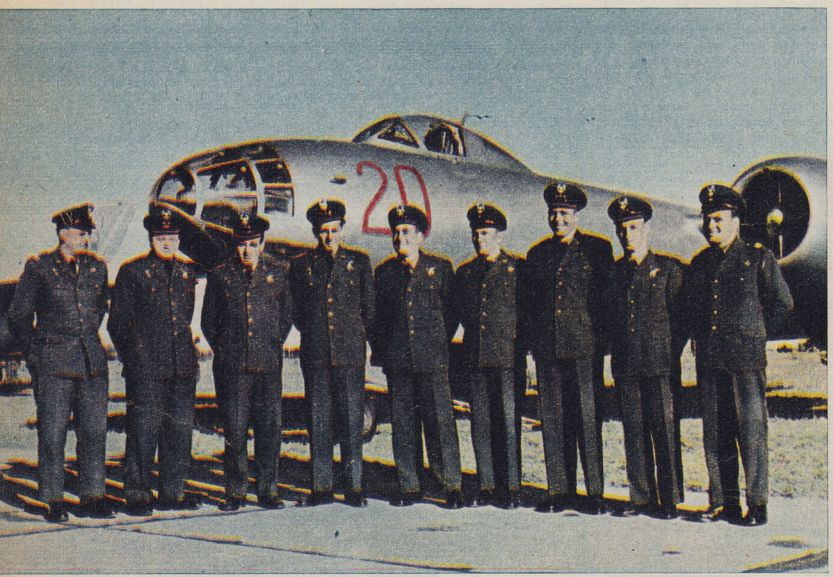
W tym miejscu wręczam por. Cholewie ołówek i podsuwam kawałek papieru.

— Dobrze — powiada — bombardujemy dla przykładu z ośmiu tysięcy metrów. Jest noc i nie widać ziemi. Tu jest poligon, tu miejsce naszego startu, tu jedna, tu druga radiostacja.

Na białej kartce papieru rośnie szybko szkic sytuacyjny. Wygina się w łuk linia kursu bojowego.

— Na kursie tym utrzymujemy się z niezwykle precyzyjną dokładnością dzięki sygnałom odbieranym w samolocie z ustawionych odpowiednio na ziemi radiostacji. Specjalny automat wprowadza „na gorąco" odpowiednie poprawki...

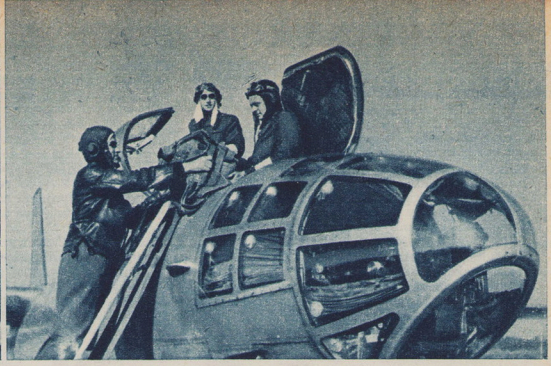
Dokończenie na str. 12



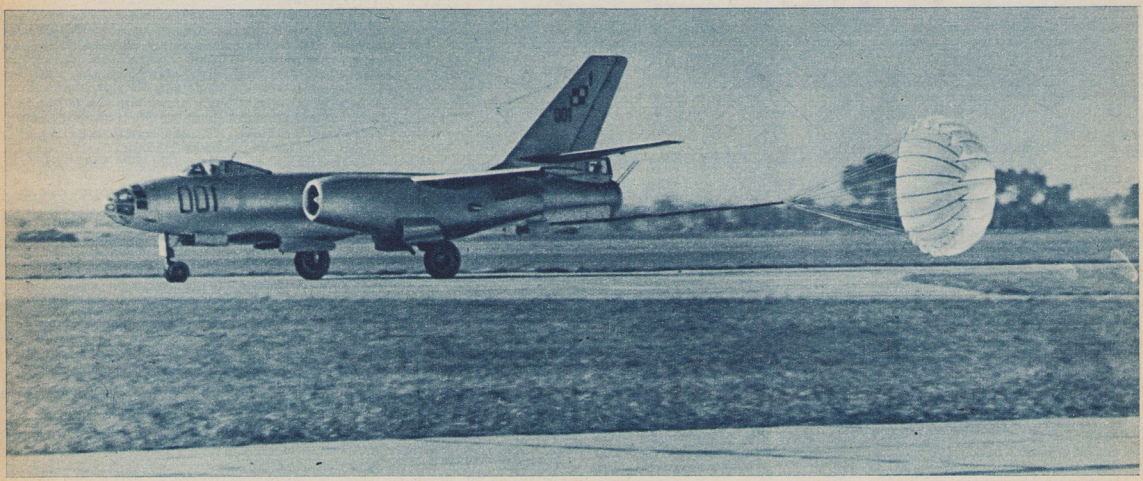
Mistrzowski zespół lotnictwa bombowego por. pil. Charyszyna. W skład tego zespołu wchodzą załogi: por. Charyszyna, por. Ziaji, kpt. Kostki. Zdjęcie u góry: Komory bombowca otwarte, bomby lecą do celu.

Tak się wchodzi do stanowiska strzelca tylnego w bombowcu. Sprytnie urządzone, prawda?

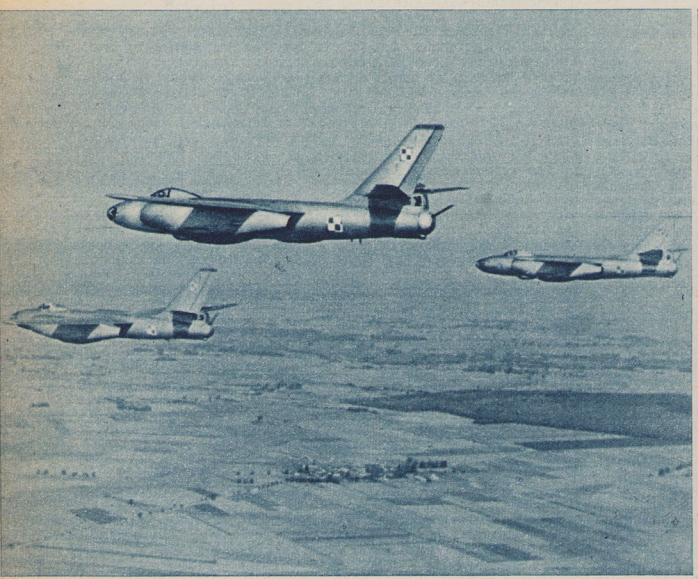
8 października br. na uroczystość zakończenia mistrzostw lotnictwa bombowego przybył Minister Obrony Narodowej gen. broni M. Spychalski, w towarzystwie Szefa Sztabu Generalnego WP gen. broni J. Bordziłowskiego, Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. J. Frey-Bieleckiego, gen. bryg. S. Mankiewicza, gen. bryg. J. Raczkowskiego, zastępcy d-cy WL i OPL OK do spraw politycznych płk. A. Aumera oraz grupy wyższych oficerów dowództwa WL i OPL OK.



Zwycięska załoga lotnictwa bombowego w składzie: por. pil. J. Cholewa, por. M. Kozak, plut. Niedziela przygotowuje się do lotu. Załoga ta, która liczyła na zajęcie drugiego lub trzeciego miejsca, zwyciężyła w decydującej batalii w finałach. Zasadniczą przyczyną zwycięstwa — jak twierdzi por. Cholewa — jest zgranie załogi.



Pokaz lądowania bombowca z wypuszczonym spadochronem, urządzony na zakończenie mistrzostw.



Na powietrznych trasach wielkich zawodów. Leci jeden ze współzawodniczących zespołów. Kto wie, może do zwycięstwa? Z prawej: Pogawędka w wolnej chwili. Por. Cholewa i por. Charyszyn wraz ze swymi nawigatorami.

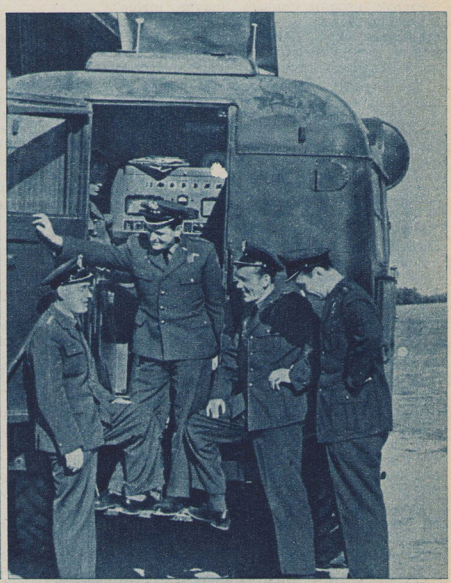


Foto: WAF J. Szymański (1)

MISTRZOSTWA BOMBOWCÓW

Dokończenie ze str. 11

ki, niezbędne dla utrzymania odpowiedniego kursu. W ustalonym przed startem czasie, w odległości kilku kilometrów od celu oraz przy dokładnie określonej prędkości samolotu, uwalniamy bomby. Przy prawidłowych obliczeniach i przy dokładnym przestrzeganiu nakazanych reżymów lotu, bomby „mają obowiązek" trafić w celu z dokładnością 10—20 metrów.

I z taką bez mała dokładnością trafiły. Czyja w tym większa zasługa — pilota czy nawigatora, trudno powiedzieć. Bo w załodze bombowej o sukcesie decydują wszyscy. Nawet strzelec pokładowy. I to nie tylko w chwili, gdy się bezpośrednio „produkuje", tj. gdy strzela. Por. Cholewa twierdzi, że strzelec pokładowy musi też brać czynny udział w całokształcie czynności związanych z lotem, jeśli nie bezpośrednio w powietrzu, to przynajmniej podczas teoretycznych rozważań przed i po locie. Bo on też wiele widzi i wiele „wyczuwa", jeśli ma żyłkę bombowca. Gdy zaś do tego dochodzi dobre oko... A plut. Niedziela ma właśnie i tę „żyłkę" i doskonałe oko. Z tego co mógł „zarobić" na zawodach strzelaniem, nie uronił ani odrobiny; uzyskał 300 punktów na 300 możliwych.

*

Załoga por. Cholewy przejęła prowadzenie już w pierwszym dniu zawodów. Pierwsze bombardowania nocą dały jej grubo ponad 100 punktów przewagi nad innymi załogami.

— Wtedy postanowiliśmy — mówi por. Cholewa — iż nie damy się już zepchnąć z tej pozycji do końca zawodów.

— I rzeczywiście — nie dali się.

Podobnie rzecz się miała z mistrzem w konkurencji zespołowej. Zespół por. Charyszyna (nawigator kpt. Michejew, strz. pokł. sierż. Kretowicz; II załoga: pilot por. Ziaja, nawigator ppor. Wąsek, strz. pokł. plut. Grabowski; III załoga: pilot por. Kostka, nawigator por. Malczyk, strz. pokład. plut. Najder) prowadził również od pierwszego dnia. Na zwycięstwo miał on jednak wyjątkowe szanse, albowiem w jego skład wchodziły także załogi, które w eliminacjach półfinałowych zakwalifikowały się również do finałów w konkurencji indywidualnej.

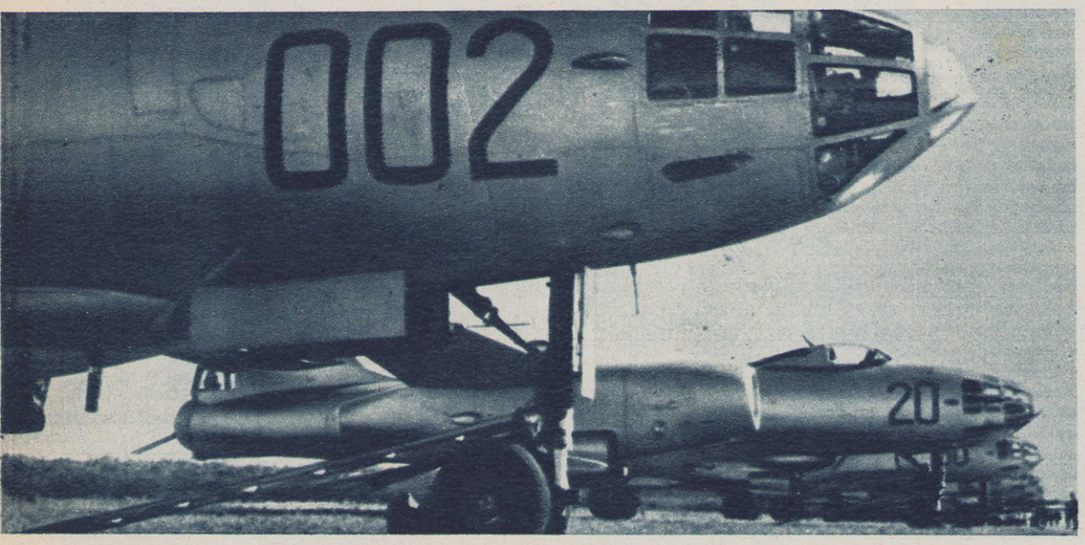
Mistrzowski zespół uzyskał w ogólnej punktacji 1 890 pkt na 2 200 możliwych. Na punkty te zarabiały uczciwą pracą trzy załogi, które przyczynę swego sukcesu widzą znów przede wszystkim w odpowiednim zgraniu. Por. Charyszyn — pytany o przyczyny zwycięstwa — chętnie poza tym wskazuje na swego nawigatora, kpt. Michejewa, który podczas zawodów nawigował całą grupę. Z takim — powiada — zwyciężać nie trudno.

*

Po uroczystym zakończeniu zawodów gawędziliśmy w grupie zwycięzców bite dwie godziny. Ani razu jednak — gdy rzecz szła o przyczyny zwycięstwa — nie padło słowo „ja"; zwycięzcy wyrażali się zawsze o sobie w liczbie mnogiej. Nie wyczuwało się przy tym ani odrobiny przesady, ani odrobiny sztuczności. Mogę więc Was z całą odpowiedzialnością za swe słowa zapewnić, Drodzy Czytelnicy, iż są to ludzie naprawdę skromni. Chwilami wydaje się, iż bez przerwy deklamują w pamięci Majakowskiego: „...Jednostka bzdurą, jednostka zerem, sama nie potrafi podnieść pięciocalowej kłody...".

Ale to może właśnie dlatego zwycięzcy odnieśli potrójne — śmiało rzec można — zwycięstwo. Zwyciężyli bowiem jako załoga, jako zespół i... jako pododdział. Por. Charyszyn pełni bowiem służbę w pododdziale, w którym zostaje tytuł mistrza indywidualnego i zespołowego. A więc jest to równocześnie pododdział mistrzowski. I dlatego wypada złożyć zwycięzcom potrójne gratulacje.

WIKTOR WIONCZEK



Bombowce stoją w pełnej gotowości do startu. Jedna z kolejnych konkurencji zaraz się rozpocznie.
Foto: J. Szymański

MISTRZOSTWA MYŚLIWCÓW

Dokończenie ze str. 5

stworzony przez ppłk. Hermaszewskiego, pierwszy w Polsce latał na odrzutowych maszynach w układzie romb. Złożyło się tak, że sam twórca zespołu i zamykający romb por. Szczebak ustąpili miejsca innym. Stworzono dywan w składzie: kpt. Daniłowicz, kpt. Kalbarczyk, kpt. Bocoń, por. Ostrowski, por. Sygnowski i ppor. Lesisz.

Konkurencyjny zespół, także w sześć maszyn, wystartował w składzie: mjr Kałkus, kpt. Grundman, kpt. Figurski, kpt. Bogusz, kpt. Mielczarek i por. Styczeń. Leciał w układzie „delta".

Z zainteresowaniem śledziłem akrobację tych grup. Obie wspaniale utrzymujące szyk, obie efektowne, szybkie, płynnie przechodzące z figury do figury.

Komisja sędziowska uznała wyższość w pilotażu grupy kpt. Daniłowicza. Ale to był dopiero początek zawodów. Loty na zastosowanie bojowe zadecydować miały o pierwszeństwie. Tymczasem ukazał się na niebie zupełnie nieznany romb prowadzony przez kpt. Zycha. Trudno było mierzyć się młodemu zespołowi ze znanymi i doświadczonymi rutyniarzami dwóch poprzednich zespołów. Ale to, co uczynili na zakończenie swego pokazu, wprowadziło w zachwyt i w zdumienie nawet surowych sędziów. Zespół rozprysnął się jak srebrna fontanna.

Zrzedły miny starym wyjadaczom, ale jako doświadczeni lotnicy, spodziewali się teraz dopiero potknięcia zespołu Zycha. Normatywy przewidywały lądowanie maszyn każdej grupy w określonym czasie, z minimalną tolerancją, niezależnie od sposobu rozpuszczenia szyku. A przecież nawet przy tradycyjnym sposobie rozpuszczenia nie wszyscy zdołali utrzymać się w normie. Cóż więc mówić o tak niezwykłym, choćby nawet najefektowniejszym rozsypaniu się maszyn po całym niebie?

Poszły w ruch stopery. Łapano czas lądowania. A jednak zmieścili się w normie.

Tak ni z tego ni z owego znalazł się nieprzewidziany trzeci rywal szóstek. Lecz po tej pierwszej miały przyjść nowe niespodzianki.

Najlepszy w zespołowym wyższym pilotażu zespół kpt. Daniłowicza zajął drugie miejsce, o dziesięć punktów gorsze niż zespół mjr. Kałkusa. Na trzecim miejscu zaś znalazła się czwórka kapitana Walentyna, która jako mniej błyskotliwa w akrobacji, spokojnie zarabiała punkty w zadaniach z zastosowania bojowego.

REWELACJE

Rewelacje nie były niespodzianką. Na takim poziomie jaki reprezentowali zawodnicy spodziewać się można było rzeczy wspaniałych. Ale to, co zobaczyliśmy, przeszło najśmielsze oczekiwania.

Wystartował mjr. Pelc.

Wystartował? Jak wystartował!

Nikt więcej, a przecież klasa tu zebrała się najwyższa, nie odważyłby się na coś podobnego. Samolot nie przetoczył się jeszcze przez pół pasa startowego, gdy mjr Pelc wyszedł w powietrze pod niewiarygodnie dużym kątem. Chyba nawet konstruktorzy samolotu Lim-2 wprawieni zostaliby w zdumienie, że ich samolot zdolny jest do takiego startu.

Kpt. Grundman wypowiedział się na ten temat:

— Samolot zdolny jest do takiego startu, jeśli znajdzie się w fenomenalnych rękach. Osobiście nie ryzykowałbym czegoś podobnego i z całego serca ostrzegam innych.

Ostrzegał także innych sam Pelc opowiadając jak długiego, intensywnego i przemyślanego treningu wymagał jego niebezpieczny start.

Pelc zaćmił wszystkich swoim pilotażem, swoimi beczkami na 20 metrach wysokości, lotem plecowym tuż nad powierzchnią pasa startowego, beczkami akcentowanymi, pętlami, z których wychodził na niewiarygodnie małych wysokościach.

A jednak Pelc uplasował się dopiero na 12 pozycji. Nikt nie spodziewał się tej porażki. Nikt nie mógł przewidzieć, że ten fenomen pilotażowy będzie miał trudności z trafieniem do celu powietrznego, że mogą znaleźć się lepsi od niego w walce, w rozegraniu taktycznym spotkania z nieprzyjacielem, w atakowaniu celów naziemnych.

Faworytem stał się kpt. Kajetańczyk, wspaniały strzelec. A tymczasem w wyznaczonej strefie pilotażu ukazał się samolot mało komu znanego, młodego pilota, por. Ziembickiego. Natychmiast zwrócił na siebie uwagę specjalistów. Wykonywał zakręty. Kręcił tak wspaniale, tak precyzyjnie, że zaczęto mu wróżyć zwycięstwo. W niektórych figurach, gdy średniej klasy pilot traci około 400 metrów wysokości — Ziembicki okazał się bezkonkurencyjny. Wykonywał je na wysokości 50 metrów.

NIESPODZIANKI

Komisja sędziowska obliczała punkty. Okazało się, że faworyci: Pelc, Kajetańczyk, Grundman, zespół Zycha.. pozostali w tyle za nieznanymi dotychczas. Nieoczekiwanie w konkurencji indywidualnej wysunął się na czoło kpt. Franciszek Walentyn. Niespodzianie Zych spadł o kilka miejsc. Zespół kpt. Walentyna zajął trzecie miejsce. W indywidualnej punktacji drugi miejsce przypadło w udziale por. Ziembickiemu, trzecie Garczyńskiemu.

Oto i nowe sławy polskiego lotnictwa myśliwskiego. Oto młodzi ludzie, o których nigdy nie pisano.

★

Pełne emocji dni zakończyły się wręczeniem nagród. Później, wieczorem rozprawiano na lotnisku o wynikach. Dziwiono się niespodziankom. Rzecz zresztą godna zastanowienia. Jak to się bowiem stać mogło, że wytrawni, znani z wyczynów lotnicy nie mogli sprostować takim jak Walentyn, Ziembicki, Garczyński?

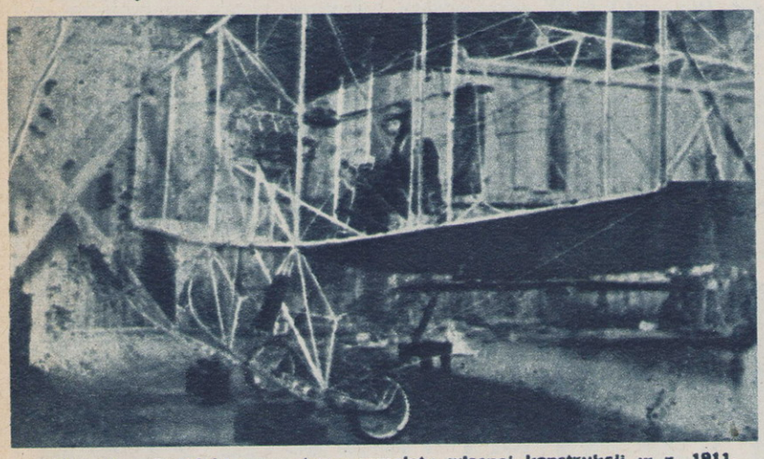
Po zawodach, po wielu analizach wyłania się uogólniający wniosek. Cieszyć się trzeba z wyników. Świadczą o pięknym, optymistycznym zjawisku: polskie lotnictwo myśliwskie osiągnęło w skali masowej bardzo wysoki poziom. Minął czas, w którym do niewielkiej grupy najlepszych równać nie mogła olbrzymia rzesza pozostałych. A przecież o wartości bojowej lotnictwa myśliwskiego świadczy nie wąska grupka wyczynowców, lecz cała armia pilotów. Sprawa wydaje się oczywista i tym bardziej radosna, że z każdym niemal dniem przybywa wojskom lotniczym jakaś nowa grupa pilotów pierwszej klasy. Wielu z nich zobaczymy na pewno w przyszłym roku, na następnych zawodach. Czy kpt. Walentynowi i zespołowi mjr. Kałkusa uda się utrzymać pierwsze miejsce? Zobaczymy. Nie można dziś wysnuwać żadnych horoskopów. Zbyt szybko podnosi się poziom wyszkolenia lotniczego.

BOGDAN KAZNOWSKI

KTO JEST NAPRAWDĘ KONSTRUKTOREM

Niedawno ukazała się w Stanach Zjednoczonych, nakładem autora, książka Czesława M. Zbierańskiego pt. „O narodzinach lotnictwa polskiego". Treść jej wywołała liczne dyskusje i zaniepokojenia, zarówno w kraju jak i wśród lotniczej Polonii za granicą. W nawiązaniu do tej książki zamieszczamy poniżej artykuł członków Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL mgr. inż. Ryszarda Bartla i Edmunda Jungowskiego, krytykując go jako dyskusyjny. Jest to niewątpliwie nowy przyczynek do badań dziejów naszego lotnictwa.

(Red.)



Inż. Stanisław Cywiński przy sterze samolotu własnej konstrukcji w r. 1911.

NIE ulega już dziś wątpliwości, że artysta malarz Czesław Tański, opanowany ideą zdobycia przestworzy, zaczął swe marzenia urzeczywistniać już w 1893 r., budując początkowo model latające, następnie zaś swoiste szybowce, a nawet śmigłowiec. Jednak jako konstruktor samolotu o napędzie silnikowym stanął wobec konieczności dokonania skomplikowanych obliczeń technicznych, aerodynamicznych i wytrzymałościowych, czemu niewątpliwie artysta malarz nie mógł podołać. Budował więc swój samolot „Łątka" raczej „na wyczucie" i — jak stwierdza red. Jerzy Konieczny — samolot ten nigdy nie wzniósł się w powietrze *). Tym niemniej zasługi Czesława Tańskiego jako pioniera idei latania w Polsce są pierwszorzędnego znaczenia. Do spopularyzowania tej idei przyczyniła się szczególnie zorganizowana przez niego w 1909 r. w gmachu Stowarzyszenia Techników w Warszawie wystawa lotnicza, na której zaprezentował on ponad 20 wykonanych przez siebie modeli latających oraz liczne szkice i rysunki. Dobrze by było, gdyby ten pięćdziesięcioletni jubileusz NOT zechciała upamiętnić w swoim gmachu choćby jakąś niewielką tabliczką.

Przypisywanie jednak autorstwa pierwszego latającego samolotu o napędzie silnikowym Czesławowi Tańskiemu, w świetle faktów, nie jest słuszne, z czym zresztą zgodziło się już szereg publicystów-historyków w kraju i za granicą.

Niedawno inż. Czesław M. Zbierański, mieszkający obecnie w USA, w napisanej przez siebie książce pt. „O narodzinach polskiego lotnictwa" przypisał sobie autorstwo pierwszego polskiego samolotu. Różne szczegóły lokalno-rzeczowe związane z budową samolotu, które podaje p. Zbierański, są zgodne z prawdą, jednak zasadniczy fakt, tj. przypisywanie wyłącznie sobie autorstwa konstrukcji i wykonawstwa samolotu, niezupełnie odpowiada rzeczywistości, jak wynika z argumentów przytoczonych w książce. W tej książce p. Zbierański odrzucił również z oburzeniem nadane przez p. Cynka**) Tańskiemu miano „ojca polskiego lotnictwa", odmawiając jednocześnie artyście malarzowi wszelkich zasług na tym polu i pretendując osobiście, jakby się zdawało, do tego tytułu.

Niestety, ani Cywiński, ani Tański nie mogą osobiście zabrać w tych sprawach głosu. Obaj nie żyją. Żyje jednak dotychczas kilka osób, które były świadkami wysiłków inż. Stanisława Cywińskiego nad projektowaniem, konstruowaniem i budową samolotu, z którymi udało się porozumieć. Są to:

P. **Elżbieta z Cywińskich Łuniewska** (siostra konstruktora), u której inż. Cywiński zamieszkiwał w czasie projektowania i budowy samolotu w latach 1909—1911. Twierdzi ona, że w ciągu prawie 2 lat brat jej pochłonięty był obliczeniami i wykonywaniem różnych rysunków samolotu na deskach, które stale znajdowały się w jego pokoju;

P. **mgr inż. Roman Osmólski**, którego łączyły węzły przyjaźni z inż. Cywińskim; będąc wówczas studentem, interesował się budową samolotu i często zachodził do miejsc jego budowy, najpierw w szopie przy fabryce lamp Krzemińskiego na ul. Czerniakowskiej, a później w hangarze „AVIATY" na Polu Mokotowskim. Stwierdza on, że rola inż. Zbierańskiego polegała raczej na zabiegach organizacyjnych budowy i zakupach zagranicznych, natomiast gros pracy konstruktorskiej i wykonawczej przypadł inż. Cywińskiemu.

Najstarszy pilot polski p. **Michał Scipio del Campo**, który oblatywał samolot konstrukcji inż. Cywińskiego. Przybył on jednak do Warszawy w tym czasie, kiedy samolot był już na ukończeniu i nie był obecny w czasie poszczególnych stadiów budowy.

Wreszcie, wdowa po inż. Cywińskim p. **Maria Cywińska**, która w 1911 r. była jego narzeczoną i miała często pretensje do narzeczonego za to, że jest tak pochłonięty pracą przy samolocie, iż nawet ją zaniedbuje.

W świetle świadectwa wyżej wymienionych osób nie ulega wątpliwości, że autorstwo pierwszego polskiego samolotu o napędzie silnikowym należy tak pod względem zaprojektowania jak i wykonawstwa do inż. Cywińskiego. Inż. Zbierański był czynny raczej w organizacji budowy samolotu w sensie administracyjno-handlowym, tj. np. zdobycie pomieszczeń, zakupy materiałów, różnych części oraz silnika; w związku z czym wyjeżdżał za granicę, gdyż w ówczesnej Kongresówce rzeczy tych nie można było nabyć.

Tak się przedstawia sprawa w świetle faktów. Poza tym, jeżeli przeanalizować zagadnienie od innej strony, to należałoby wyprowadzić wniosek również potwierdzający tezę, że „spiritus movens" konstrukcji pierwszego polskiego samolotu był właśnie inż. Cywiński.

Jest rzeczą ogólnie znaną, że nawet dziś praca konstruktorska wymaga nie tylko odpowiedniej wiedzy technicznej i specjalnego przygotowania. Konstruktorzy są stale opanowani swego rodzaju „manią prześladowczą", upadają w swoisty nałóg tworzenia, z którym nie mogą zerwać. Takim właśnie typem konstruktora był inż. Cywiński. Sugerowanie przez p. Zbierańskiego faktu nieuczestniczenia Cywińskiego w ukończeniu samolotu z powodu zniechęcenia się, jest niezgodne z rzeczywistością. Brał on udział w zakończeniu budowy samolotu i był obecny przy jego oblatywaniu (m. in. dowód — fotografia samolotu z inż. Cywińskim przy sterze). Cywiński przeszedł po zakończeniu budowy samolotu do Zakładów Rudzkiego z dwóch zasadniczych względów: po pierwsze — wojskowe władze rosyjskie przejęły sprawę lotnictwa w swoje ręce i wszelka inicjatywa prywatna w tym kierunku ustała (likwidacja „AVIATY"); po drugie — wyczerpały się również środki materialne, którymi inż. Cywiński dysponował.

Inż. Cywiński do końca życia cały wysiłek umysłowy, wszelki wolny od pracy służbowej czas poświęcał myśli twórczej. Gdy tylko okoliczności pozwoliły, zajmował się również z zapałem szybownictwem, uzyskując odznaki najwyższego stopnia.

Gdyby nawet założyć, że autorstwo pierwszego polskiego samolotu należy do inż. Zbierańskiego, to wydawałoby się dziwne, że ten wysiłek twórczy nastąpił tak sporadycznie, minął i nigdy więcej się nie powtórzył. Aczkolwiek p. Zbierański był w kraju w pierwszych latach niepodległości, nie starał się on włączyć do ogólnych wysiłków rozwoju polskiego lotnictwa, zajmował się natomiast samochodami, co widocznie go bardziej interesowało. Nie był on nigdy zarażony „bakcylem lotniczym", bez czego nie może być wybitnej myśli lotniczej. Życie Cywińskiego jest całkowicie, bez reszty, poświęcone idei lotnictwa, jest on jej fantykiem do końca swego życia. Ginie od pocisku niemieckiego, spełniając gorliwie swe obywatelskie obowiązki. W 20 rocznicę jego śmierci redakcja „Skrzydlatej Polski" zamieszcza poniżej krótki życiorys inż. Cywińskiego.

Mgr inż. RYSZARD BARTEL
EDMUND JUNGOWSKI
Członkowie Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL

*) „Skrzydlata Polska" nr 13 z 1959 r.
**) Patrz: „Flight" nr 174 z 27 lipca 1956 r. art. J. B. Cynka „The Father of Polish Aviation".

Inż. Stanisław Cywiński

INŻYNIER Stanisław Cywiński urodził się w 1884 r. w Iłży, w rodzinie urzędniczej. Gimnazjum ukończył w Kijowie z odznaczeniem. Ponieważ miał trudności z wstąpieniem na politechnikę, rozpoczął studia na wydziale matematycznym Uniwersytetu Kijowskiego. Po przesłuchaniu pierwszego roku wstąpił na Wydział Mechaniczny Politechniki Lwowskiej, którą ukończył w 1906 r. mając zaledwie 22 lata.

Jako młody inżynier odbył roczną praktykę, pracując fizycznie, w szwajcarskich zakładach mechanicznych w Gerlafingen. Praktyka w zasadzie miała być bezpłatna, jednakże po jej zakończeniu, zarząd oceniając jego pracę i wykazaną inicjatywę przyznał mu dość znaczną nagrodę pieniężną.

Stanisław Cywiński jeszcze jako student politechniki wiele czasu poświęcał nad studiami w kierunku zdobycia przestworzy. Po powrocie ze Szwajcarii, rozporządzając niespodziewanie pewnym kapitalikiem, powiększonym jeszcze otrzymanym niewielkim spadkiem, postanowił realizować swoje zamiłowania i przystąpić do budowy samolotu o napędzie silnikowym. Miały tu niewątpliwie pewien wpływ osiągnięcia w tym kierunku na zachodzie. Budowa została rozpoczęta w 1909 r. przy współudziale inż. Czesława Zbierańskiego. Samolot ten podczas próby silnika niespodziewanie wzniósł się w powietrze, ale zaraz po starcie uległ rozbiciu, gdyż przypadkowy pilot nie panował nad maszyną. Wykorzystując zdobyte doświadczenie, przystąpiono do budowy drugiego samolotu, który został zaopatrzony w 40-konny silnik ENV zakupiony w Niemczech. Po z górą roku żmudnej pracy w lecie 1911 r. wzniósł się nad Polem Mokotowskim pierwszy samolot polskiej konstrukcji na terenie byłej Kongresówki, pilotowany wprawną ręką pilota Michała Scipio del Campo. Świetne wyniki uzyskane na wstępie nie mogły być kontynuowane ze względu na wyczerpanie się funduszów i likwidację Towarzystwa „AVIATA", z której hangaru korzystano.

Inż. Cywiński zaczął więc pracować w Zakładach „RUDZKI" SA jako konstruktor mostów. Po wybuchu pierwszej wojny światowej został ewakuowany razem z zakładami do Rosji, skąd powrócił w 1918 r.

Z chwilą rozpoczęcia się tworzenia polskiego lotnictwa, staje niezwłocznie do pracy w Sekcji Żeglugi Napowietrznej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, oddając bez reszty całą swoją wiedzę i doświadczenie dla dobra sprawy. W 1920 r. przechodzi do fabryki Plage i Laśkiewicz w Lublinie, współpracując przy organizacji fabryki samolotów, a następnie obejmuje kierownictwo techniczne. Fabryka budowała samoloty na podstawie włoskich licencji, przeto ambicje konstruktorskie inż. Cywińskiego nie mogły być zaspokojone. Kiedy więc w 1925 r. zdecydowano stworzyć w Podlaskiej Wytwórni Samolotów SA w Białej Podlaskiej własne biuro konstrukcyjne, inż. Cywiński przechodzi tam na stanowisko głównego konstruktora. W biurze tym, w ciągu 10 lat pracy, wyszkolił wielu konstruktorów, z których liczni dali się poznać jako wybitni fachowcy, jak np. Zbysław Ciołkosz, A. Grzędzielski, Zdaniewski i Uszacki. Zespół ten opracował cały szereg prototypów samolotów wojskowych, komunikacyjnych i turystycznych. Niektóre z nich jak wojskowe PWS-10 i PWS-11, komunikacyjny PWS-24 i szkolny PWS-12 były budowane seryjnie. Samolot turystyczny PWS-3 pomysłu i konstrukcji inż. Cywińskiego odznaczał się oryginalnością konstrukcji kadłuba, wykonanego w kształcie jednej belki, naśladowanej później również za granicą.

Inż. Cywiński położył również duże zasługi przy konstrukcji różnych typów śmigieł samolotowych, które były produkowane w kraju, zastępując importowane. Zajmował się on również szybownictwem, posiadał najwyższą odznakę wyczynową pilota szybowcowego.

W 1935 r., po upaństwowieniu Podlaskiej Wytwórni Samolotów, inż. Cywiński został przeniesiony do Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie na Okęciu, gdzie zajmował stanowisko szefa montażu. Równocześnie wykładał w Robotniczej Szkole Zakładowej i współpracował z Komisją Słownictwa Technicznego przy PKN.

Po wybuchu wojny, jako jeden z niewielu, do ostatniej chwili pozostał na posterunku, aby przy zbliżaniu się wojsk niemieckich do Warszawy zniszczyć całą dokumentację techniczną.

Zmarł z ran od pocisku, odniesionych w czasie oblężenia Warszawy, podczas ratowania palącego się domu.

Opracował EDMUND JUNGOWSKI
Członek Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklub PRL

Inż. St. Cywiński podczas pobytu w Szkole Szybowcowej w Sokolej Górze, we wrześniu 1936 r. (Zdjęcie archiwalne).

Skrzydła MŁODYCH

KML SKRZYDLATA POLSKA

BIBLIOTEKA młodego lotnika

Krzyż Południa. Bolesław Pomian. Obwolutę, okładkę i stronę tytułową projektował J. Grabiański. Wydawnictwo MON. Warszawa 1959 r. Wydanie I. Nakład 20 000 + 250 egz. Str. 290. Cena zł 20.

Autor znakomitych opowiadań lotniczych „Ku najjaśniejszej z gwiazd" wystąpił tym razem w roli powieściopisarza. Ostatnio wydana jego praca osnuta jest na tle przeżyć polskich lotników transportowych (ferry), których losy ubiegłej wojny zawiodły nad południowy Atlantyk. Pomian to pisarz obdarzony wybitnym darem obserwacyjnym, nie mówiąc już o tym, że do gruntu poznał niezwykle ciekawe życie lotników przeprowadzających samoloty na odległe fronty drugiej wojny światowej. Jego opisy przelotów, przyrody, ludzi różnych narodowości są pełne barwy i świetnych spostrzeżeń. Należy podkreślić także piękny język, którym napisany jest „Krzyż Południa".

Słownik wyrazów obcych i przypisów, którymi zaopatrzona jest książka nie są — niestety — z winy wydawnictwa zapewne, wolne od błędów. Np. Group Captain — to po prostu pułkownik lotnictwa, a nie dowódca grupy. Pełnił on w czasie minionej wojny najczęściej funkcję dowódcy lotniska (tak właśnie jak w powieści). Grupami lotniczymi dowodzili marszałkowie.

Union Jack — to flaga angielska nie amerykańska.

Dispetcher — kierownik zrzutów z samolotu.

ETA — to przewidywany z obliczeń czas przylotu do danego punktu.

Kpt. Z. Szostak (jeden z ósemki lotników odznaczonych Złotym Krzyżem Virtuti Militari) zginął wraz z całą załogą na południu Polski niosąc pomoc walczącej Warszawie. Na ulicę Miodową spadł „Liberator" z załogą brytyjską. Potwierdzają to wszystkie historyczne książki na temat powstania 1944 r. oraz list matki bohatera, która sprostowała pogłoskę o runięciu samolotu Szostaka na ulice Warszawy.

J. KOWNACKI

Drodzy Czytelnicy!

TYSIĄCE spraw, setki listów. Aż podziw bierze skąd u Was ta wiara w nasze możliwości rozwiązywania WSZYSTKICH kwestii. Dlatego też chcę zapowiedzieć, iż WYJASNIAMY ABSOLUTNIE WSZYSTKO CO DOTYCZY LOTNICTWA, ale nie podejmujemy się: oceny wierszy lirycznych; nie mamy wpływu na zakup „roweru powietrznego" Hillera dla jednego z Czytelników; nie przyjmujemy ogłoszeń matrymonialnych (nawet od „Zosieńki" z Katowic); nie pośredniczymy również w dostawie książek zza granicy itp.itp., by wymienić tylko część Waszych próśb, z którymi się do nas zwracacie.

Trzeba nadmienić, że wszystkie materiały zawarte na tych dwóch stronach są opracowaną przez nas odpowiedzią na poszczególne Wasze pytania. Nie zawsze przy tym wymieniamy nazwiska, szczególnie, gdy o ten sam temat zapytuje większa liczba Czytelników.

A zatem do zobaczenia za tydzień z nowymi zagadnieniami. Jak zawsze chętnie informujemy o wszystkich sprawach związanych z lotnictwem.

REDAKTOR KML

KĄCIK FILATELISTY

38 Międzynarodowe Targi w Mediolanie w 1958 r. były jednocześnie dziesiąte, w których brała udział malutka republika San Marino. Naturalnie taką okazję uczczono wydaniem okolicznościowego znaczka lotniczego. Pokazuje on pawilon targowy, śmigłowiec oraz samolot czterosilnikowy. Drugi znaczek pochodzi także z San Marino i ukazał się niedawno z okazji pierwszego lotu San Marino — Rimini — Londyn. Znaczek wartości 120 lirów przedstawia widok stolicy tego państwa oraz samolot.

BLANCHARD BYŁ PIERWSZY

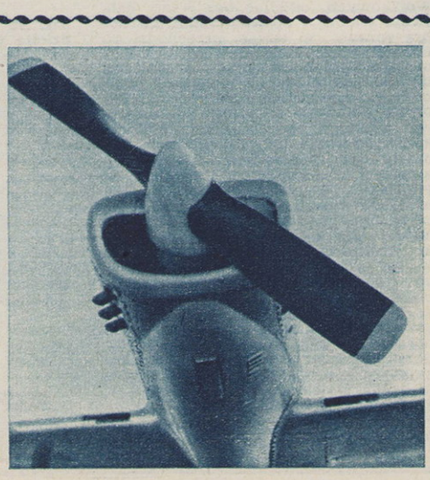
GRZEBIĄC w starych, zakurzonych foliałach natknąłem się na notatkę, która może zaciekawi czytelników w związku z obchodzoną w czerwcu tego roku 50 rocznicą pierwszego przelotu samolotem nad Kanałem La Manche. Otóż tę samą drogę powietrzną, ale w przeciwnym kierunku, przebyli absolutnie po raz pierwszy, sławny aeronauta francuski Jean-Pierre Blanchard w towarzystwie uczonego angielskiego doktora Gefferies.

7 stycznia 1785 r. wystartowali oni balonem wolnym z Dover i popychani lekkim wiatrem żeglowali w kierunku Francji. Podróż nie była pozbawiona ciężkich perypetii. Po przebyciu trzeciej części drogi balon zaczął się opuszczać. Pozbycie się całego zapasu balastu tylko na krótką chwilę przerwało opadanie. Zdecydowano wyrzucić kotwicę i inne luźne przedmioty — balon wzniósł się nieco i wkrótce ukazały się na horyzoncie brzegi Francji. Jednak radość podróżników była przedwczesna i krótkotrwała — zauważyli, że powłoka balonu znów „sflaczała" i wysokość poczyna maleć. Balon opadał dalej, mimo wyrzucenia do morza lin i ubrań. Blanchard i Gefferies byli przekonani, że nadeszła już ich ostatnia godzina — zimowa kąpiel w morzu nie wróżyła nic dobrego — kiedy nagle balon, dźwigniety niespodziewanym podmuchem, zaczął wznosić się i poniósł ich w stronę bliskiego już wybrzeża. Byli ocaleni. Lądowanie nastąpiło w lasku opodal miejscowości Guines.

Blanchard po udanym przelocie został mianowany honorowym obywatelem miasta Calais. Ludwik XVI przyjął go na specjalnej audiencji, przyznał mu nagrodę 1 200 funtów i stałą pensję o tej samej wysokości. Władze miejskie Calais obdarzyły go pensją w wysokości 600 franków i odkupiły od niego za 600 franków balon, który z pietyzmem złożono w największym kościele miasta. Na miejscu lądowania wzniesiono pamiątkową kolumnę, na której wyryto słowa:

„Za panowania Ludwika XVI, MDCCLXXXV, Jean-Pierre Blanchard z Andelys w Normandii w towarzystwie Gefferies, Anglika odleciał z zamku Dover w aerostacie 7 stycznia kwadrans po godzinie pierwszej przeleciał jako pierwszy powietrzem ponad Pas de Calais i opuścił się trzy kwadranse po godzinie trzeciej w tym samym miejscu, gdzie mieszkańcy Guines wznieśli tę kolumnę ku chwale dwóch podróżników".

inż. A. ZASADZIŃSKI

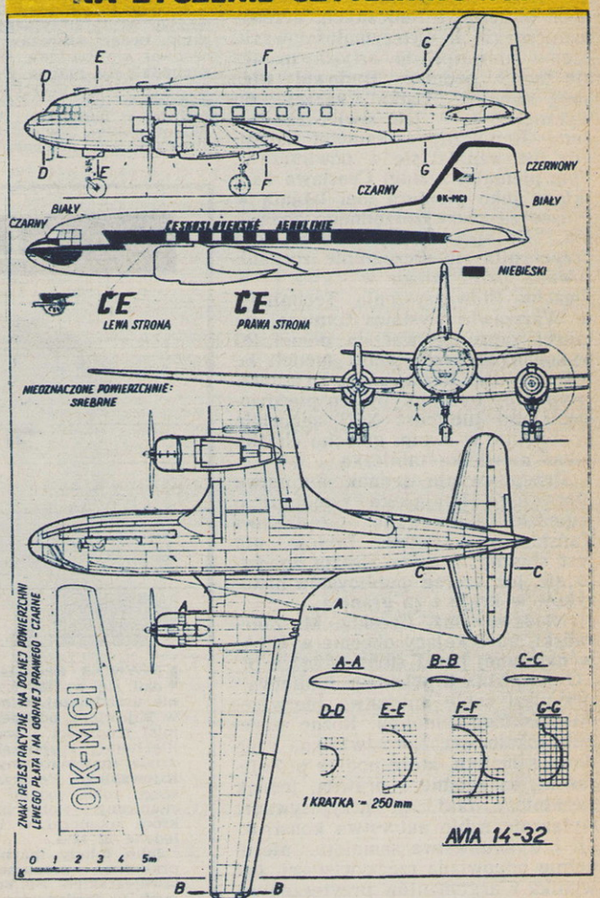


CO TO ZA SAMOLOT

?

Zainteresowanych Czytelników informujemy, że jest to M-2, który od dawna już oczekiwany jest w polskich aeroklubach.

NA ŻYCZENIE CZYTELNIKÓW...



...Podajemy plan samolotu czechosłowackiego Avia 14-32 będącego licencyjną wersją radzieckiego Il-14. Rysunek uwzględnia wszystkie przekroje, barwy i znaki rozpoznawcze potrzebne przy budowie modelu redukcyjnego. O plan tego samolotu prosili: Leszek Domagała — Warszawa, Stanisław Kula — Gdańsk — Władysław Stępczyński — Lublin.

Avia 14-32 jest samolotem komunikacyjnym na 32 pasażerów. Silniki M182-T (podwójna gwiazda czternastocylindrowa) o mocy startowej 1 900 KM. Dane techniczne: Rozpiętość — 31,7 m, długość — 22,3 m, wysokość — 7,8 m, ciężar całkowity — 17 500 kG, prędkość max. — 400 km/h, prędkość podróżna — 340 km/h, pułap praktyczny — 6 300 m, zasięg — 1 330 km. Pojemność zbiorników paliwa — 3 550 litrów.

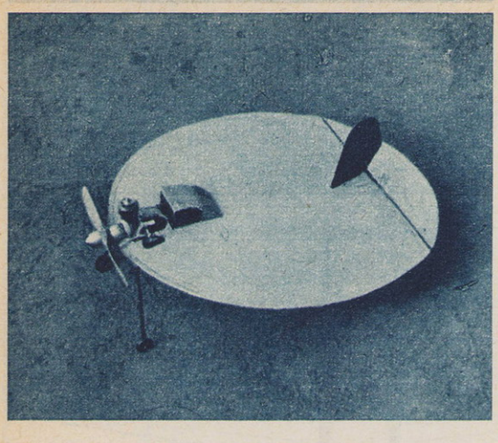
W ODPOWIEDZI RADIOMODELARZOM

W starcie zawodniczym radiomodeli nie może być zastępstwa (proxy), gdyż jest to konkurencja pilotażowa.

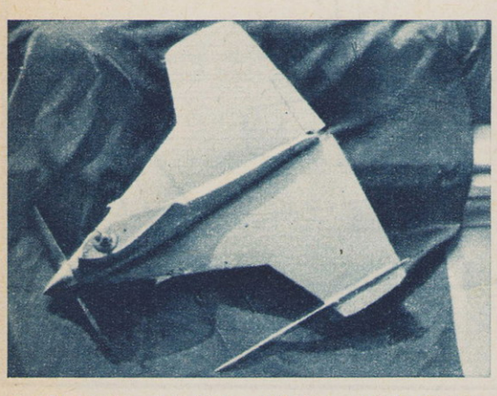
Przy budowie modelu może uczestniczyć maksimum 3 osoby. Podczas zawodów nie mogą ci ludzie zmieniać się. Jeden jest zawsze zawodnikiem.

Obowiązują 2 starty. Przy równej ilości punktów możliwy jest trzeci start.

Przesyłam dwa zdjęcia...



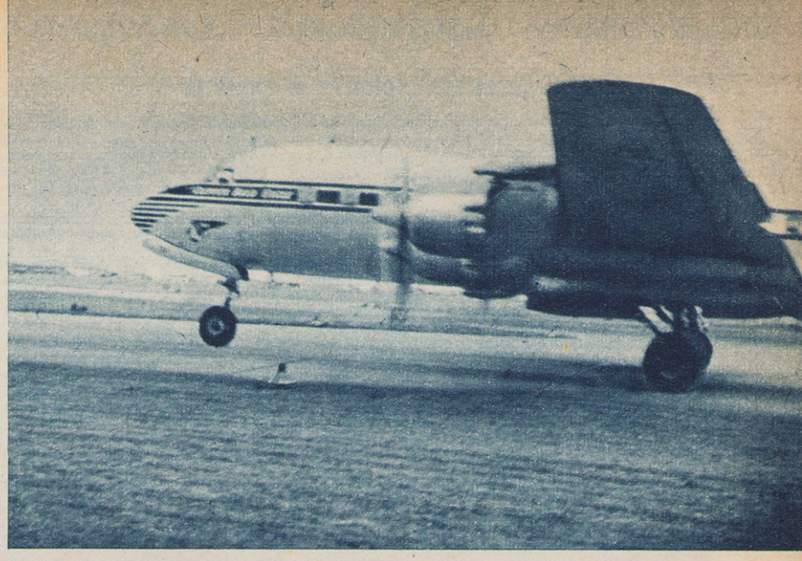
„Latający talerz" na uwięzi. Model akrobacyjny — doświadczalny. Konstruktor Jan Tomaszewski — Katowice. Konstrukcja sklejkowa. „Średnica" skrzydeł — 540 mm. Silnik Jaskółka-2. Pokrycie: bibułka japońska. Podwozie stałe, dwugoleniowe.



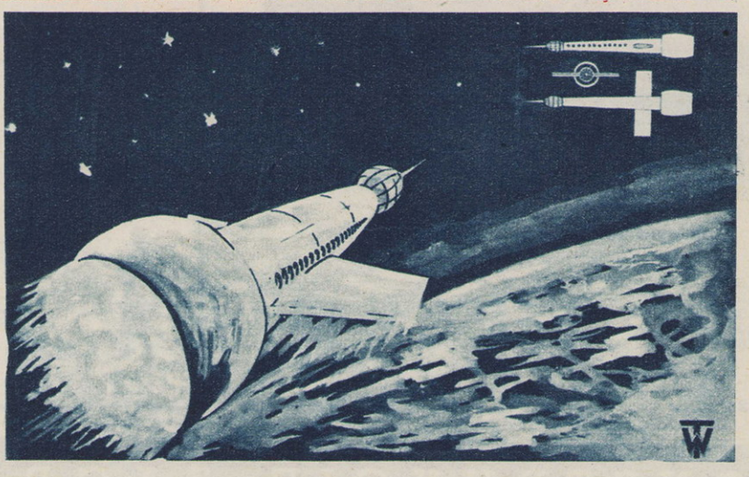
Szybki model na uwięzi o układzie „delta". Rozpiętość — 320 mm, silnik Webra-Mach 1. Konstruktor: Jan Tomaszewski.

FOTOGRAFII LOTNICZEJ

R. Karkut z miasta Gent w Belgii nadesłał do kącika zdjęcie samolotu „Convair" na chwilę przed startem. Zdjęcie jest mimo pracujących silników statyczne. Kto wie, czy nie ciekawiej by wypadło zdjęcie pokazujące ruch samolotu do przodu, przy zamazanym tylnym planie.



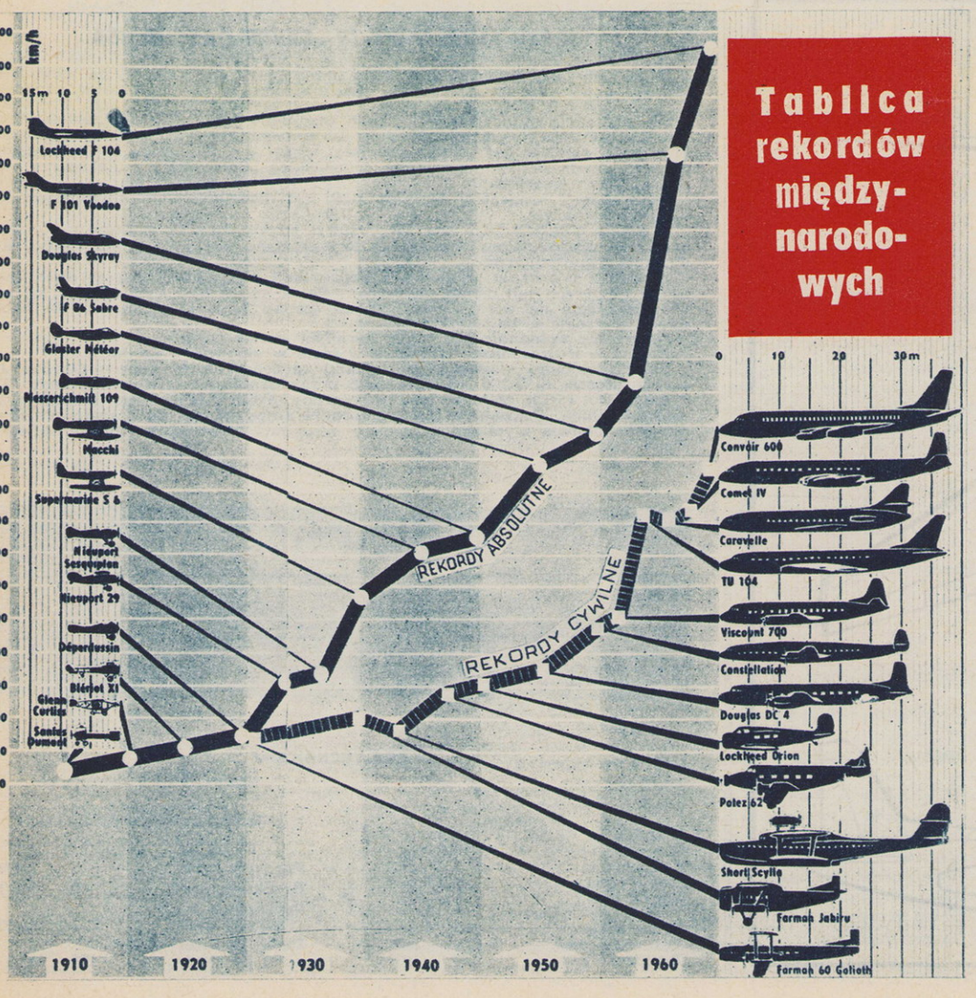
KONSTRUKTOR LOTNICZY



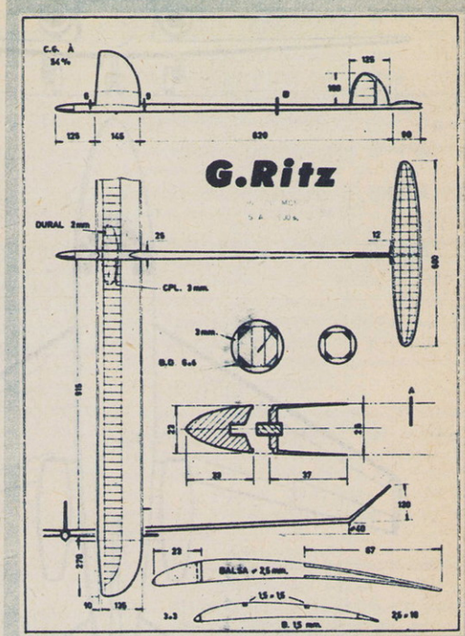
RAKIETOPLAN

Projekt samolotu, który nadesłał **Jan Waszczuk** z Gdyni, jest pomyślany jako połączenie rakiety z płatowcem. Do startu i osiągnięcia użytecznej prędkości użyto silnika rakietowego i odrzutowego. Przy szybkości około 10 tys. km/h zaczyna działać dodatkowy silnik, jakim są skrzydła; pomyślane w ten sposób, że płat składa się z dwu części, które są od siebie odsunięte tworząc jakby dwupłat; przy wspomnianej szybkości skrzydła nagrzewają się do temperatury około 3 000° C, a powietrze między nimi przepływające zostaje ogrzane, co powoduje zwiększenie szybkości wypływu, wykorzystane jako dodatkowy ciąg.

Dla zorientowania Czytelników w rozwoju rekordów samolotowych podajemy ciekawe zestawienie (wg. „Science et vie") rekordów w latach 1910—1960. Oczywiście rekordy z 1960 roku to tylko przypuszczenia autora tablicy. Aktualnie zaś naniesiono ciągi od 1910 do 1959 roku.



Model szybowca mistrza świata na 1959 rok



Powyżej reprodukujemy szkic szybowca G. Ritza (USA), który zdobył tytuł mistrza świata na rok 1959, wynikiem 900 + 401 sek. Konstrukcja modelu balsowa. Zwraca uwagę bardzo krótki nos kadłuba przed skrzydłami. Skrzydła bezdźwigarowe, dzielone, na językach duralowych 2 mm grubości. Profil skrzydeł wklęsło-wypukły, usterzenie z odgiętą do dołu krawędzią spływu. Kadłub rurowy, sklejony z deseczek balsowych 3 mm grubości. Inne szczegóły widoczne są na rysunku.

Wg „MODEL-AVIA"

SRCM-153 „JOIGNY" ● FRANCJA

TOWARZYSTWO Badań i Konstrukcji Mechanicznych (Societe de Recherches et de Construction Mechanique — SRCM) w Courberoie i Joigny opracowało i zbudowało prototyp eleganckiego i komfortowo wyposażonego samolotu turystycznego nazwanego SRCM-153 „Joigny". Prawdopodobnie towarzystwo będzie lansować nowy samolot na rynki zagraniczne, a w szczególności na rynek amerykański.

„Joigny" jest trzymiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji drewnianej, wzorowanym do pewnego stopnia na znanym włoskim samolocie turystycznym „Falco".

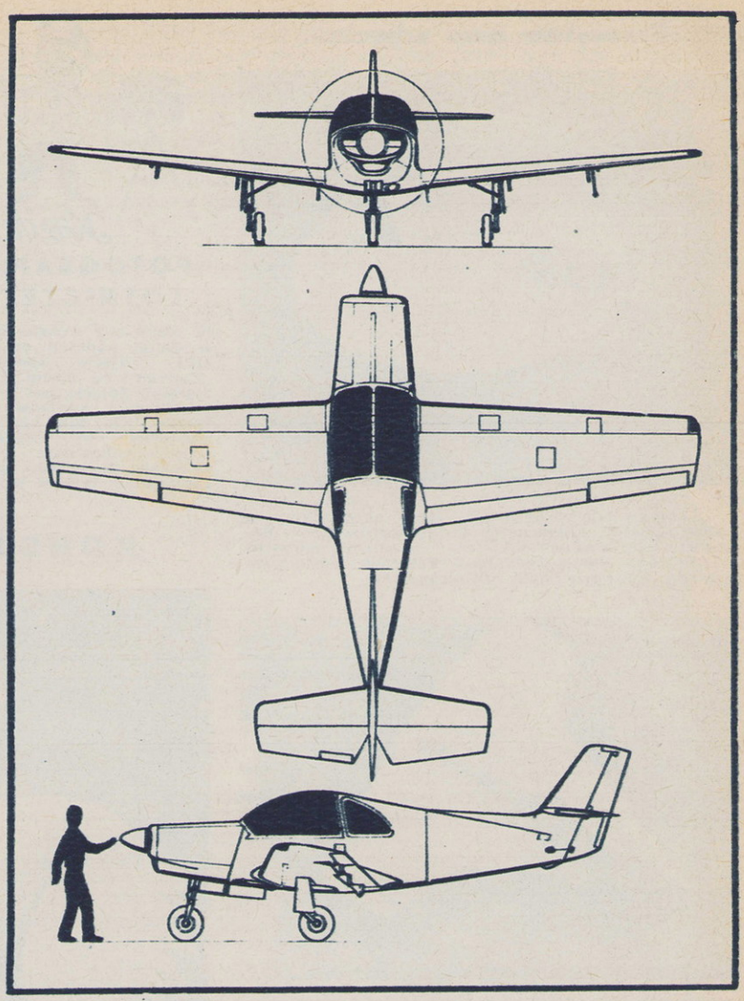
Skrzydło jednoczęściowe o obrysie trapezowym odznacza się dość silnym wzniosem (6°) oraz skręceniem geometrycznym (1,5°) i aerodynamicznym. Profil przy kadłubie NACA 23015, na końcu NACA 33010. Konstrukcja dwudźwigarowa z kesonem noskowym. Klapy dwuszczelinowe o obniżonej osi obrotu, uruchamiane hydraulicznie. Lotki bezszczelinowe, obciążone wewnętrznie.

Kadłub konstrukcji skorupowej, kryty sklejką. Część środkowa kadłuba, zawierająca kabinę, jest związana w jedną całość ze skrzydłem. Tylna część stanowi całość z usterzeniem. Opływowa osłona kabiny ze szkła organicznego zsuwana jest do przodu. Przednie miejsca wyposażone w dwuster (drążek rozwidlony). Radio. Pod kadłubem umieszczony aerodynamiczny dwuczęściowy hamulec płytowy uruchamiany hydraulicznie.

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie kierunku posiada wyraźny skos.

Podwozie trzykołowe, chowane hydraulicznie. Amortyzatory olejowo-powietrzne.

Silnik Lycoming O-3204 o mocy 150 KM. Śmigło Hartzell, przestawialne o stałych obrotach. Miękkie zbiorniki paliwa w skrzydłach. (IS)

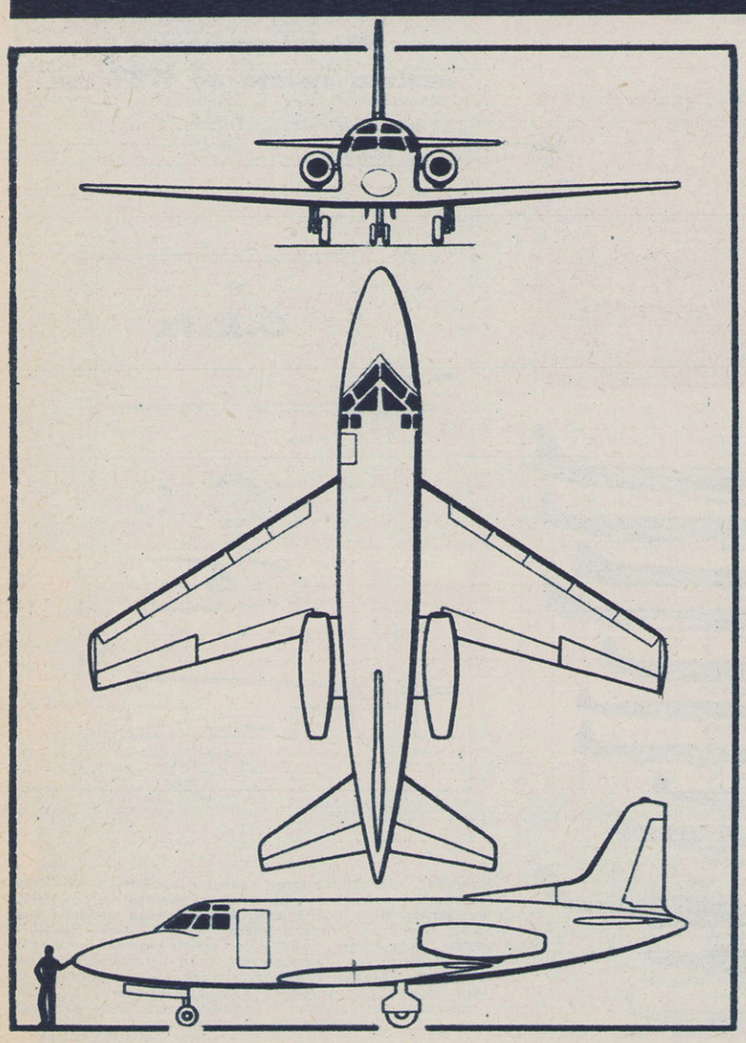


DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Rozpiętość	—	8,35	m
Długość	—	6,39	m
Wysokość	—	2,38	m
Pow. nośna	—	10,50	m²
Wydłużenie	—	6,6	
Ciężary:			
Ciężar własny	—	600	kG
Ciężar całk.	—	1 000	kG
Obciążenie pow.	—	95,24	kG/m²

Osiągi (obliczeniowe):			
Prędkość maks.	—	310	km/h
Prędkość przel.	—	275	km/h
Prędk. lądow.	—	78	km/h
Prędk. wznosz.	—	7,8	m/sek
Pułap teoret.	—	7 200	m
Zasięg	—	1 500	km

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



NORTH-AMERICAN T-39 „SABRELINER" ● USA

W Stanach Zjednoczonych ogłoszono przed paru laty warunki na lekki wielosilnikowy samolot odrzutowy, przeznaczony do treningu załóg samolotów wojskowych oraz do celów łączności i szybkiej komunikacji. Pierwszym typem samolotu zbudowanego wg tych warunków był Lockheed „Jeetstar", opisywany już w „Skrzydlatej". W dniu 16 września 1958 r. oblatany został drugi z kolei samolot tej klasy, mniejszy nieco ale zbudowany w tym samym układzie (wzorowanym zresztą na francuskiej „Caravelle") „Sabreliner" wytwórni North-American.

„Sabreliner" oznaczony również T-39 jest dwusilnikowym dolnopłatem konstrukcji metalowej.

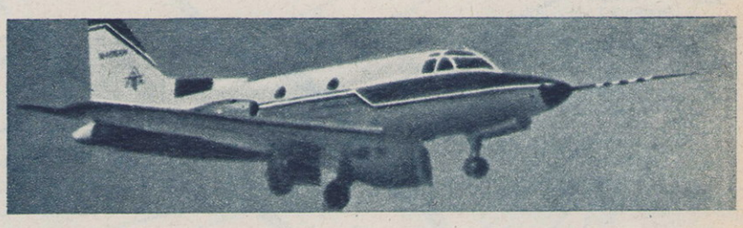
Skrzydła o skosie 28,5° (na 25° cięciwy) wyposażone są w sloty na krawędzi natarcia i klapy na spływie. Skrzydło wykonane jest jako jedna całość. Konstrukcja dwudźwigarowa.

Kadłub o przekroju owalnym i konstrukcji skorupowej mieści dwie osoby załogi i czterech lub ośmiu pasażerów. Fotele mogą być wybudowane, co ułatwia przemianę na wersję transportową (ponad 1 000 kG ładunku). Za kabiną mieści się toaleta, bagażnik i szatnia.

Usterzenie wolnonośne, o umiarkowanym skosie.

Podwozie trójzespołowe, chowane w locie w skrzydła i kadłub.

Napęd samolotu stanowią dwa silniki turboodrzutowe General-Electric J-85 o ciągu (łącznym) 2 270 kG. (Dla serii przewidziano silniki Pratt-Whitney JT-12 o ciągu 2 × 1 315), zabudowane w profilowanych osłonach po bokach tylnej części kadłuba. Pozwala to na zachowanie aerodynamicznej „czystości" skrzydła oraz ułatwia wymianę i obsługę silników. Zbiorniki integralne w skrzydłach. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Rozpiętość	—	12,94	m
Długość	—	13,36	m
Wysokość	—	4,87	m
Pow. nośna	—	31,25	m
Wydłużenie	—	5,3	
Ciężary:			
Ciężar własny	—	3 700	kG
Ciężar całkow.	—	6 950	kG
Obciążenie pow.	—	220	kG/m²

Osiągi (silnik J-85 2×1135):			
Prędkość maks.	—	925	km/h
Prędkość przel.	—	800	km/h
Optymalna wysokość lotu	—	12 000—13 000	m
Zasięg (z rezerwą paliwa)	—	2 400	km

(Prawo przedruku zastrzeżone)

SAMOLOT MYŚLIWSKI PZL P-24 G

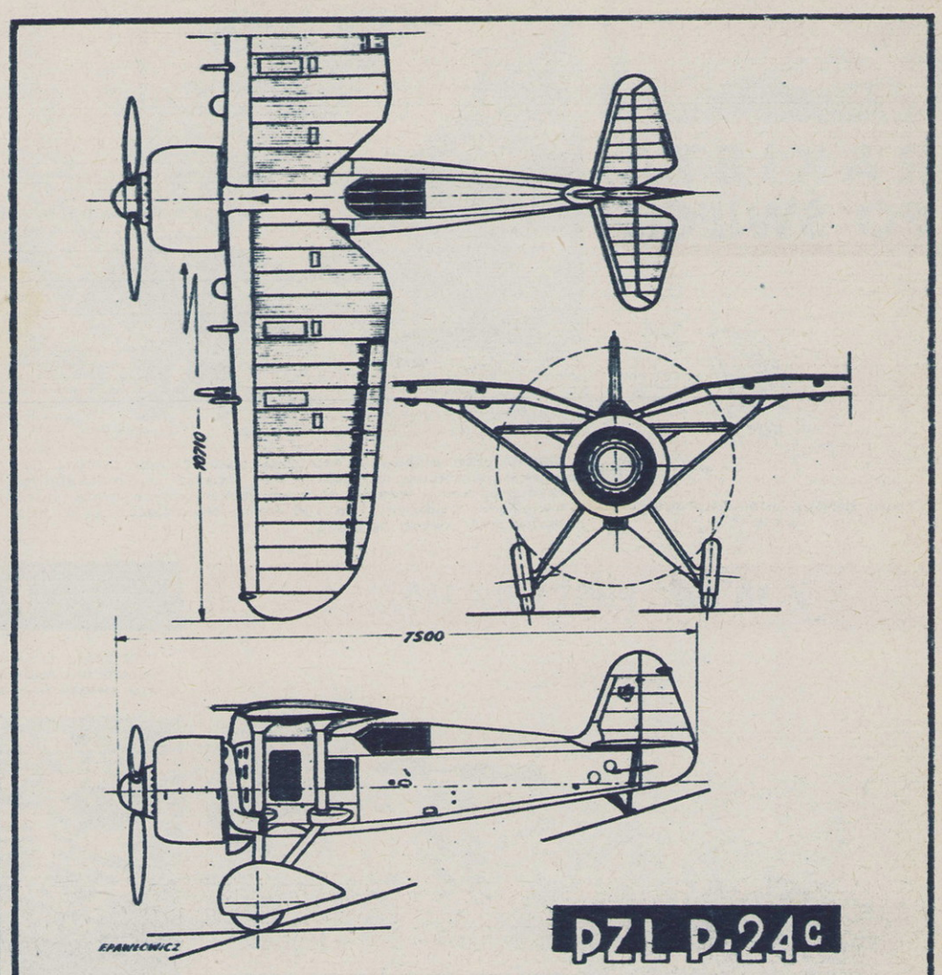
JEDNĄ z ostatnich konstrukcji samolotów myśliwskich „P" Państwowych Zakładów Lotniczych był samolot PZL P-24, opracowany w roku 1934, który też był udoskonalany przez szereg następnych lat. Samolot ten demonstrowany był na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu, gdzie jak i w poprzednich latach stoisko polskie budziło zainteresowanie międzynarodowego świata lotniczego.

Samolot P-24 budowany był seryjnie w kilku wersjach, różniących się przede wszystkim rodzajem i mocą silników oraz uzbrojeniem.. Pomimo, że samoloty te pod względem prędkości, czasu wznoszenia i uzbrojenia przewyższały znacznie używane w polskim lotnictwie wojskowym, myśliwskie samoloty P-11 A i P-11 C, nie zostały wprowadzone do naszego lotnictwa i budowane były wyłącznie na eksport: do Turcji, Bułgarii, Rumunii i Jugosławii. Opisywana wersja samolotu P-24G układem swym odpowiadała wszystkim cechom charakterystycznym samolotów „P", jak również pod względem konstrukcyjnym nie odbiegała od swych poprzedników.

Płat dwudzielny, dwudźwigarowy. Pokrycie płata z gęsto żłobkowanej blachy duralowej i elektronowej. Kadłub o przekroju owalnym, konstrukcji skorupowej. Usterzenie takiej samej konstrukcji jak skrzydła. Statecznik pionowy wolnonośny, poziomy wzmocniony zastrzałem z każdej strony. Podwozie bezosiowe, całkowicie oprofilowane. Amortyzatory olejowo-powietrzne zabudowane wewnątrz kadłuba. Dwa zbiorniki paliwa o pojemności 306 l umieszczone były w kadłubie.

Samolot PZL P-24 G wyposażony był w silnik gwiazdowy Gnome-Rhone 14 No 7 o mocy 950 KM, napędzający trójłopatowe śmigło metalowe. Uzbrojenie składało się z 4 karabinów maszynowych wbudowanych w skrzydła. Kabina pilota całkowicie osłonięta. Odpowiednikiem samolotu P-24 G była jego odmiana F, różniąca się jedynie uzbrojeniem.

FELIKS PAWŁOWICZ



DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	10,71 m
Długość	—	7,50 m
Wysokość	—	2,69 m
Powierzchnia nośna	—	17,90 m²
Prędkość max. (0 m)	—	345 km/h
Prędkość max. (4 250 m)	—	430 km/h
Czas wznoszenia na wys. 5 000 m.	—	5 min 40 sek
Czas wznoszenia na wys. 8 000 m	—	12 mín
Pułap praktyczny	—	10 500 m
Zasięg (przy prędkości 300 km/h)	—	800 km

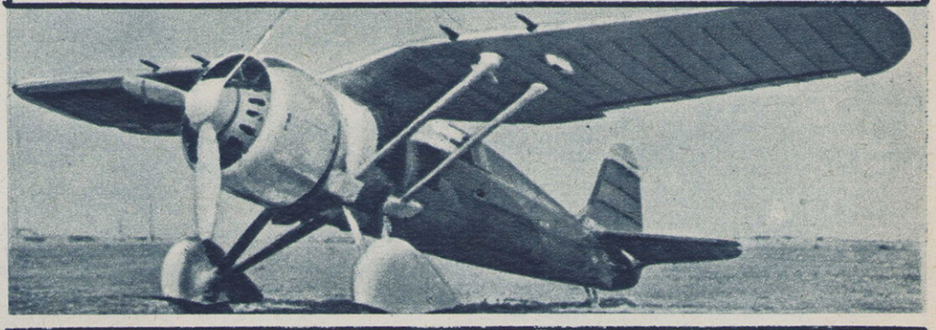
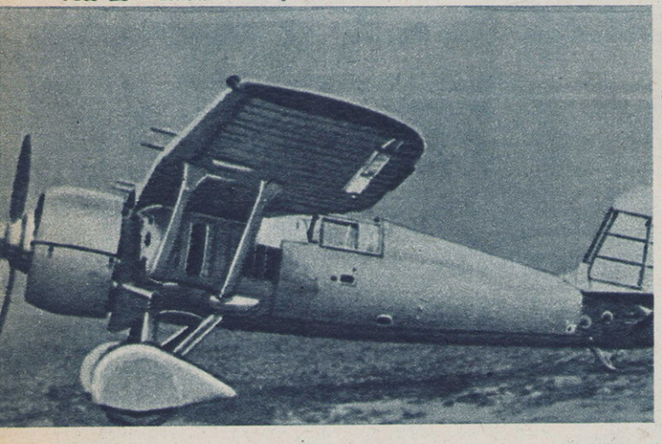


Foto ze zbiorów J. B. Cynka



UWAGA CZYTELNICY!

Spełniając życzenia licznych naszych Czytelników redakcja „Skrzydlatej Polski" wznawia stałe spotkania Czytelników i zespołu redakcyjnego.

Spotkania te będą się odbywały w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Widok 8, co dwa tygodnie, w piątki, w godzinach 14.00—16.00. W tychże dniach, w godzinach 15.00—16.00 nasz stały współpracownik pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa inż. Ryszard Witkowski będzie udzielał porad technicznych.

Podajemy kalendarzyk spotkań na najbliższy kwartał br:

30 października
13 i 27 listopada
11 grudnia

A więc, do zobaczenia!

WK

WYDAJĄ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 4-00-61—7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.).
Redaktor Naczelny — 4-24-10.

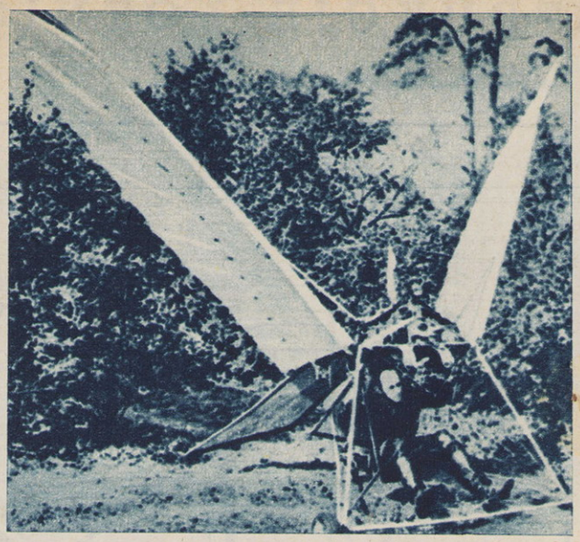
Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabywać w księgarni „Wspólna sprawa" w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej 28. Zamówienia z poza Warszawy należy kierować również do w/w księgarni.
Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52.
Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 22.X. 1959 R. Zam. 6038/C W-16

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

Proszę bardzo, miejsce przygotowane.

SILNIKOWY ORNITOPTER

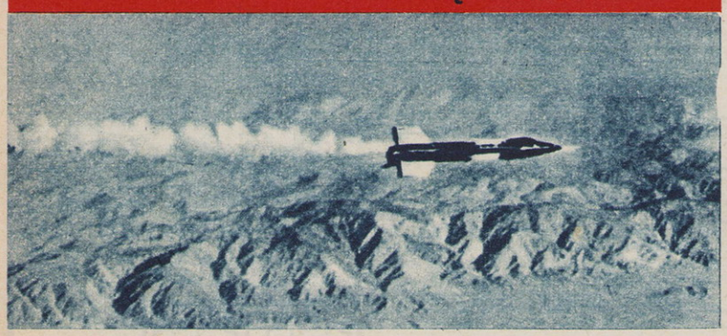


Dawny pilot myśliwski lotnictwa radzieckiego Dmitrij Iljin zbudował silnikowy ornitopter — aparat z machającymi skrzydłami, który według obliczeń teoretycznych może unieść człowieka z prędkością do 100 km/h. Na zdjęciu: D. W. Iljin podczas prób swego aparatu.

Szczęście w nieszczęściu

Na lotnisku w Shannon (Irlandia) wylądował pasażerski „Super Constellation" linii „Air France", po szczęśliwym przeleceniu 400 mil nad Atlantykiem z urwanym śmigłem, które wbiło się w kadłub.

X-15 NAD PUSTYNIĄ MOJAVE

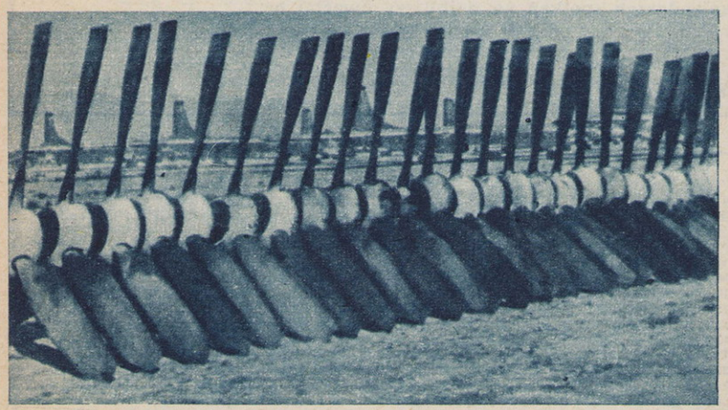


W uzupełnieniu wiadomości o pierwszym locie amerykańskiego eksperymentalnego samolotu rakietowego X-15 (SP-40 z dnia 30.IX. br.) zamieszczamy jeszcze to ciekawe zdjęcie przedstawiające X-15 w locie horyzontalnym nad pustynią Mojave w USA.

NOWA SZATA SAMOLOTÓW KLM

Niedawno holenderskie Królewskie Linie Lotnicze KLM obchodziły 40-lecie swego istnienia. Jest to najstarsze towarzystwo komunikacji powietrznej na świecie. Ostatnio wszystkie samoloty KLM malowane są według jednego wzoru, tak jak to widzimy na powyższym zdjęciu (DC-8).

JUŻ NIEPOTRZEBNE

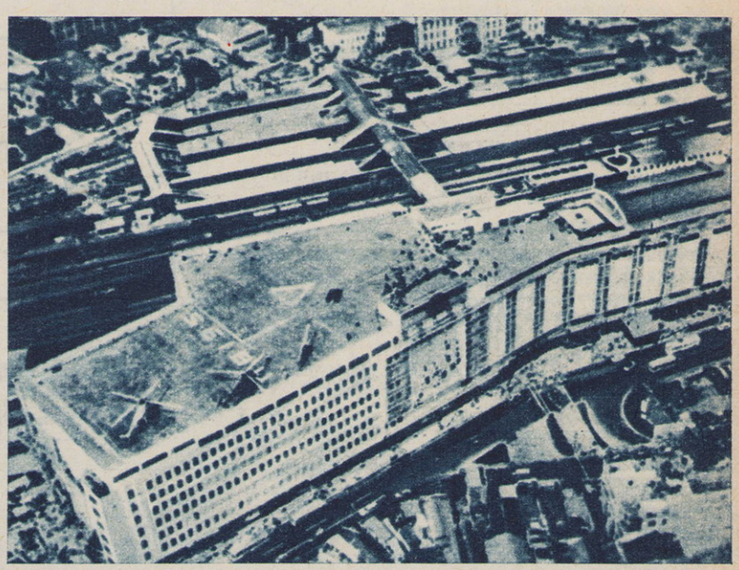


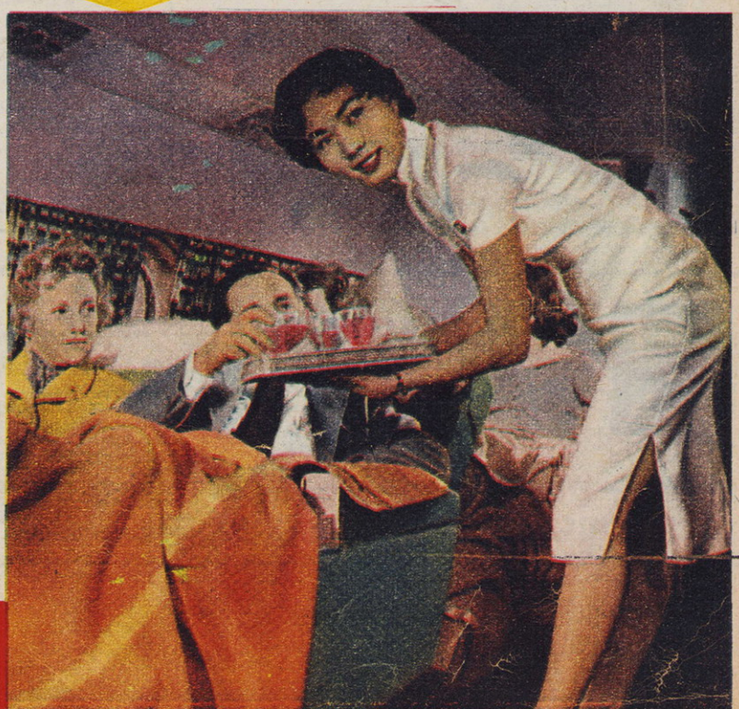
Smętnie leżą w amerykańskiej bazie lotniczej Davis-Monthan trójłopatowe śmigła bombowców B-36. Niepotrzebne są też już bombowce B-36, które zostały zastąpione przez nowsze bombowce odrzutowe. Wszystko ma swój kres...

ZDJĘCIA: „All nuove", „Aero-Revue", „DH. Gazette", „The Illustrated London News".

Heliport w Tokio

W Tokio (Japonia) oddano do użytku wielki heliport na dachu budynku, w centrum miasta. Śmigłowce używane tu będą do celów handlowych (przywóz świeżych owoców i kwiatów) oraz turystycznych.



Przyjemna podróż

Patrząc na poniższe zdjęcie, chętnie by się przeleciało na pokładzie tego angielskiego odrzutowca pasażerskiego (DH „Comet") z Hong Kongu do Kalkuty w Indiach. Nic dziwnego, że frekwencja w samolotach obsługiwanych przez te piękne stewardessy jest duża.